CENA 5 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

3 15.01.1978
(1384)



PREMIER PIOTR JAROSZEWICZ

W CENTRUM NAUKOWO-PRODUKCYJNYM SAMOLOTÓW LEKKICH „PZL"

Ostatni dzień minionego roku na długo upamiętni się załodze Centrum Naukowo-Produkcyjnego Samolotów Lekkich „PZL" w Warszawie na Okęciu. Tego bowiem dnia Centrum odwiedził członek Biura Politycznego KC PZPR, Premier PIOTR JAROSZEWICZ oraz Sekretarz KC — I sekretarz Komitetu Warszawskiego PZPR — ALOJZY KARKOSZKA.

Przed wejściem do zakładu Dostojnych Gości powitali członkowie kierownictwa Ministerstwa Przemysłu Maszynowego, Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego „PZL" oraz dyrekcji Centrum — minister ALEKSANDER KOPEĆ, dyrektor naczelny ZPLiS KRZYSZTOF KUCZYŃSKI i dyrektor naczelny CN-PSL JÓZEF LIPIŃSKI. Następnie Piotr Jaroszewicz i Alojzy Karkoszka wraz z towarzyszącymi im osobami zwiedzili Wydział Maszynowy, hale półmontażu i montażu, a na starcie zapoznali się z aktualną finalną produkcją lotniczą Centrum.

Premier Piotr Jaroszewicz w rozmowie z przedstawicielami załogi podkreślił, że był to dobry rok w ich fabryce. Premier przekazał załodze, w imieniu Biura Politycznego KC PZPR, w imieniu Edwarda Gierka, rządu i swoim własnym, najserdeczniejsze życzenia noworoczne. Piotr Jaroszewicz zapewnił także załogę, że Partia i Rząd wysoko cenią jej pracę. Pracę, od której zależy przodowanie Polski w agrotechnice lotniczej.

E. G.

z lotu po kraju

● **Prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło** przyjął 29 grudnia ub.r. długoletniego kierownika Aeroklubu Ostrowskiego **Zbigniewa Kwaśniewskiego,** który po 27 latach pracy w aeroklubie przeszedł na emeryturę ze względu na stan zdrowia. Prezes APRL podziękował zasłużonemu działaczowi lotnictwa sportowego za długoletnią ofiarną pracę w Aeroklubie PRL.

● **W Pińczowie,** przy Zespole Szkół Zawodowych, ma powstać w bieżącym roku szkoła szybowcowa, która nawiąże do przedwojennych tradycji szybowcowych tamtejszego terenu.

● **W obserwatorium** astronomicznym Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu zbudowana została kamera do obserwacji i fotografowania sztucznych satelitów. Zainstalowano ją w obserwatorium PAN w Borowcu koło Kórnika.

● **Znany pilot** i działacz sportu lotniczego **Jan Mirański**, z Zakładów Metali Lekkich „Kęty" w Kątach koło Bielska-Białej, wykonał ze szczytu Babiej Góry przelot na lotni na odległość 7,5 km, który trwał 22 minuty. Różnica wysokości między Babią Górą (1725 m npm), a miejscem lądowania w Zawoi wynosiła 1150 m.

● **Rada Astronomiczna** Radzieckiej Akademii Nauk przekazała olsztyńskiej Stacji Obserwacji Sztucznych Satelitów (przy Instytucie Geodezji i Fotogrametrii Akademii Rolniczo-Technicznej) fotograficzną kamerę satelitarną, która zainstalowana będzie w nowym obserwatorium w Lamkówku koło Barczewa.

● **Zespół polskich uczonych** opracowujących wyniki eksperymentu satelitarnego „Kopernik 500", przeprowadzonego w ramach programu Interkosmos, otrzymał nagrodę zespołową Polskiej Akademii Nauk w konkursie ogłoszonym z okazji 60-lecia Rewolucji Październikowej.

● **Numer grudniowy** (12/77) „Przeglądu Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju" poświęcony został 30 rocznicy Akademii Sztabu Generalnego WP i 25 rocznicy rozpoczęcia kształcenia w niej specjalistów lotnictwa.

● **Na ekrany** naszych kin wejdzie wkrótce film produkcji amerykańskiej pt. „Mały Książę", którego scenariusz oparto na utworze Antoine'a De Saint-Exupery pod tym samym tytułem.

● **Spadochroniarz** WKS „Śląsk" — **Władysław Koźmiński** uplasował się na 29 miejscu, a **Ryszard Olszowy** na 35 miejscu w plebiscycie na najlepszego sportowca ludowego Wojska Polskiego w 1977 r. zorganizowanym przez Inspektorat Szkolenia MON i redakcję „Żołnierza Wolności".

● **W Urzędzie** Stanu Cywilnego w Nowej Soli zawarli związek małżeński wychowankowie Aeroklubu Ziemi Lubuskiej — instr. szyb. **Barbara Winiecka** i instr. lotn. **Kazimierz Wrona** z Aeroklubu Szczecińskiego. Oboje mają złote odznaki szybowcowe z diamentem. Życzymy im wszystkiego najlepszego na nowej drodze życia.

WYDAWNICTWA nadesłane

„PSYCHOLOGIA LOTNICZA". Wybrane problemy. Pod redakcją naukową **Romualda Błoszczyńskiego.** Wydawnictwo MON — 1977. Str. 544, cena 60 zł, nakład 1000 + 200 egz.

HENRYK GAWORSKI — **„NAZWANIE ŻYCIA".** Wydawnictwo MON — 1977. Poezje: „Pomorski marsz", „Żołnierska rota", „Żegnaj Boże", „Twarze". Str. 92, cena 25 zł, nakład 4000 + 300 egz.

BRONISŁAW OWSIANKO — **„PROWOKATORZY I SPISKOWCY".** Wydawnictwo MON — 1977. Z serii „Sensacje 20 wieku", str. 200, cena 8 zł, nakład 50 000 + 330 egz.

ZMARŁ

27 grudnia 1977 r., w wieku 85 lat, mjr **SZCZEPAN MARCINKOWSKI,** senior lotnictwa polskiego, b. wykładowca Centrum Szkolenia Lotniczego w Dęblinie, oficer Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

● Dr **Witold Bednarkiewicz** — pisze o **EKSPORCIE OSIĄGNIĘĆ NAUKOWYCH I TECHNICZNYCH POLSKIEGO PRZEMYSŁU LOTNICZEGO.**

● **LOTNISKA REGIONALNE W POLSCE** — to tytuł artykułu doc. dra inż. **Bernarda Rzeczyńskiego.** Autor porusza problemy lokalizacji lotnisk cywilnych w Polsce i warunków rozwoju krajowej komunikacji lotniczej.

● O immatrykulacji podchorążych dęblińskiej Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej — pisze **Tadeusz Chwałczyk.**

● **LOT Z WALIZKĄ** — opowiadanie Andrzeja Macki o przygodzie przeżytej w samolocie „Junak-2".

● **NIEZNANE SŁUŻBY AEROFŁOTU** — APN specjalnie dla „Skrzydlatej".

BILANS AEROKLUBU WARSZAWSKIEGO

Sekcja samolotowa (1927—1977). Wyszkolono 964 pilotów. Wylatano 133 700 godzin.

Sekcja szybowcowa (1931—1977). Wyszkolono 1 616 pilotów. Wylatano 63 742 godziny; przeleciano 752 491 km. Zdobyto odznak szybowcowych: 216 srebrnych, 86 złotych i 36 diamentowych.

Sekcja modelarstwa lotniczego (1932—1977); z przerwą w latach 1947—1956. Wyszkolono 23 628 modelarzy różnych klas. Wykonano 56 700 modeli latających. Uzyskano 94 tytuły mistrzowskie i 73 wicemistrzowskie Polski. Zdobyto 281 odznak wyczynowych. Pracę prowadzi się w 40 modelarniach, które skupiają blisko 1 000 członków.

Sekcja balonowa (1933—1963). Wyszkolono 28 pilotów. Wylatano 853 godziny. Przeleciano 9 472 km. Sekcja przerwała działalność z początkiem 1963 r.

Sekcja spadochronowa (1936—1977). Wyszkolono 1 678 skoczków. Wykonano 34 000 skoków z samolotów.

Tytuły mistrzów Polski zdobyto 136 razy.

Rekordy: Ogółem ustanowiono 157 rekordów krajowych, w tym 41 uznanych zostało jako rekordy świata.

Tytuły mistrzów sportu uzyskało 46 członków klubu, w tym 3 tytuły zasłużonego mistrza sportu.

W latach 1928—1977 we wszystkich sekcjach przeszkolono 22 000 osób.

Aeroklub Warszawski zrzesza 2 162 członków.

NASZA OKŁADKA:

Na zdjęciach: u dołu — widok z lotu ptaka na warszawskie Stare Miasto, u góry — na nowym lotnisku Aeroklubu Warszawskiego — Babice.

Zdjęcia: LECH ZIELASKOWSKI i BERNARD KOSZEWSKI

na horyzoncie

DATY POWSTANIA AEROKLUBÓW

Zebrała się w redakcji spora porcja listów, w których Czytelnicy zapytują nas o dokładne daty powstania aeroklubów regionalnych. Niektórzy z nich wyrażają nawet pogląd, że są w tej sprawie pewne nieporozumienia, ponieważ kilka aeroklubów daty swego zorganizowania ma trochę naciągane, wywodząc swój rodowód bezpośrednio z działających na ich terenie przed wojną kół lub szkół lotniczych czy szybowcowych. Nieporozumienia są istotnie. Wynikają one przede wszystkim z tego powodu, że nie ma u nas kompetentnej komisji historycznej lotnictwa cywilnego, o którą upominamy się od lat, i odpowiednich badań na tym odcinku.

Swego czasu wyrażaliśmy już na tym miejscu opinię, że — naszym zdaniem — nie należy mieszać daty powstania zorganizowanej działalności sportu lotniczego na danym terenie (powstania koła lotniczego, szybowcowego czy ośrodka szkolenia lotniczego) z datą zorganizowania aeroklubu czy klubu lotniczego. Są to dwa zdarzenia, z których każde ma odmienny charakter formalno-prawny. Nie jesteśmy zresztą biurem historycznym i nie próbujemy tych spraw definitywnie rozstrzygać, możemy się tylko do nich ustosunkować.

Każdego roku mamy jakieś okrągłe jubileusze aeroklubów. W porozumieniu z działem propagandy Aeroklubu PRL ustaliliśmy daty powstania 42 aktualnie działających aeroklubów. Nie wszystkie daty są ścisłe, większość nie budzi jednak naszych wątpliwości, jedynie co do niektórych mogą być rozbieżne zdania. Oto pełny wykaz aeroklubów w Polsce i ich obecne oficjalne nazwy (w nawiasach daty powstania):

Białostocki (2.06.1946), Bielsko-Bialski (12.09.1945) — Szkoła Szybowcowa Żar, Bydgoski (1946), Częstochowski (1946), Elbląski (1957), Gdański (12.1929), Gliwicki (1955), Grudziądzki — Wyczynowy Ośrodek Szkolenia Szybowcowego (15.05.1946), Jeleniogórski — Wyczynowy Ośrodek Szkolenia Szybowcowego (1946), Kętrzyński (1.01.1973), Świętokrzyski — Kielce (1945), Krakowski (30.01.1928), Kujawski — Inowrocław (1934), Leszczyński (20.07.1976), Lubelski (14.07.1929), Łódzki — Ośrodek Szkolenia Lotniczego (20.09.1929), Robotniczy — Mielec (1947), Opolski (15.01.1957), Orląt — Dęblin (1.01.1972), Ostrowski (19.08.1945), Podhalański — Nowy Sącz (11.1957), Podkarpacki (1.09.1944) — Centrum Wyszkolenia Spadochronowego Krosno, Pomorski — Toruń (1934), Poznański (30.10.1919), Radomski — Centralny Ośrodek Akrobacji Samolotowej (10.04.1946), Rzeszowski (15.03.1946), Rybnickiego Okręgu Węglowego — Rybnik (1.01.1964), Słupski (1946), Stalowowolski (19.01.1957), Szczeciński — Ośrodek Akrobacji Samolotowej (9.12.1945), Śląski — Katowice (19.10.1927), Robotniczy — Świdnik (1.10.1952), Tatrzański — Centralny Ośrodek Wyczynowego Szkolenia Spadochronowego (1.06.1956), Warmińsko-Mazurski — Olsztyn (12.09.1946), Warszawski (19.10.1927), Włocławski (1.05.1959), Wrocławski (27.11.1945), Zagłębia Miedziowego — Lubin (21.01.1968), Ziemi Lubuskiej — Zielona Góra (24.02.1957), Ziemi Mazowieckiej — Płock (1957), Ziemi Piotrkowskiej — Ośrodek Szkolenia Samolotowego (1.01.1976), — Piotrków Tryb., Ziemi Zamojskiej — Zamość (1.01.1976).

Jak z tego zestawienia wynika, w bieżącym roku do grona szacownych jubilatów dołącza Aeroklub Krakowski, któremu za dwa tygodnie mija 50 lat działalności. Ani się obejrzeliśmy i oto za tydzień minie też 10 lat Aeroklubowi Zagłębia Miedziowego w Lubinie. Nasze najlepsze życzenia.

Ikarus

Bieżący numer „Skrzydlatej Polski” poświęcamy stołecznemu lotnictwu sportowemu. Okazją ku temu jest przede wszystkim pół wieku działalności Aeroklubu Warszawskiego oraz 33 rocznica wyzwolenia Warszawy spod hitlerowskiej okupacji.

Czujemy się zobowiązani do zaprezentowania dorobku stołecznych lotników sportowych. Po pierwsze — dlatego, że idea powstania Aeroklubu Akademickiego Warszawy narodziła się w redakcji protoplasty „Skrzydlatej” — „Młodego Lotnika”, a redakcję „Skrzydlatej Polski” łączyły przez te pół wieku z Aeroklubem Warszawskim serdeczne więzy bliskiej i owocnej współpracy. Po drugie — Aeroklub Warszawski zasłużył się naszej stolicy i Polsce, odegrał ważną rolę w rozwoju lotnictwa polskiego, szkoląc liczne zastępy znakomitych lotników, z których wielu rozsławiło imię Polski na świecie.

Dorobek stołecznego aeroklubu, przypadający na najbujniejszy okres rozwoju lotnictwa, mimo iż zamyka się szacownym złotym jubileuszem, jest jednak w historii stolicy tylko częścią bogatych tradycji lotniczych Warszawy. Sięgają one, jak wszyscy wiemy, aż XVII wieku. Godzi się więc przy tej okazji przypomnieć, że w stołecznym mieście rezydowali królowie polscy — Władysław IV i Stanisław August — pierwsi mecenasi, patronujący w kraju myśli lotniczej. Względy pierwszego i sympatię dworu zyskał spolszczony Włoch — Titus Livius Buratini. Zbudował on „latającego smoka” — model statku powietrznego o ruchomych skrzydłach, który miał latać za pomocą naśladowania ruchów skrzydeł ptaka. Za sprawą drugiego monarchy, szczerze interesującego się Montgolfierami, stolica podziwiała w końcu XVIII wieku pierwsze wzloty balonowe, wprowadzone do kraju z nieznacznym opóźnieniem w stosunku do Francuzów. Z tarasu Zamku Królewskiego puszczał swe balony nadworny chemik i mineralog królewski — Stanisław Okraszewski. 14 maja 1790 r. sprzed Pałacu Mniszchów przy ulicy Senatorskiej odbył półgodzinną napowietrzną podróż balonem pierwszy Polak, znany pisarz i podróżnik — Jan Potocki, którego pamiętamy najbardziej jako autora „Rękopisu znalezionego w Saragossie”.

Od zarania lotnictwa była Warszawa głównym ośrodkiem myśli naukowo-technicznej i piśmiennictwa lotniczego. W warszawskim Arsenale liczne próby i doświadczenia z rakietami przeprowadzał Józef Bem. W okresie narodzin aeronautyki stolica była świadkiem wielu przedsięwzięć, prób i eksperymentów, które dawały świadectwo niespożytej polskiej działalności lotniczej. Działali w niej wybitni działacze lotnictwa, a wśród nich, m.in.: Czesław Tański, Henryk Segno, Władysław Umiński, Zygmunt Dekler, Czesław Zbierański, Stanisław Cywiński, Ryszard Bartel, Michał Scipio del Campo, Stefan Kozłowski, Adam Haber-Włyński, którym polskie skrzydła zawdzięczają wiele pionierskich przedsięwzięć. Tworzyli oni zręby warszawskiego sportu lotniczego.

Pierwszą placówką w stolicy, która podjęła szkolenie lotnicze amatorów, było powstałe w czerwcu 1910 r. Warszawskie Towarzystwo Lotnicze „Awiata”. Aczkolwiek żywot tego ośrodka był niedługi, odegrał on istotną rolę w rozbudzaniu wśród stołecznej społeczności zainteresowania lataniem. W warszawskiej „Awiacie” upatrujemy też protoplastę powstałego w stolicy 17 lat później Aeroklubu Akademickiego.

Przypominając pokrótce o tym wszystkim, pragniemy podkreślić związki łączące pokolenia lotników polskich w tradycjach stolicy i kraju z rozwojem lotnictwa w Polsce niepodległej. Wszak młodzieńcy urodzeni i dorastający w pionierskich latach aeronautyki i zarażeni w tym okresie bakcylem lotnictwa, stali się potem organizatorami i działaczami aeroklubów. Niewielu już z nich żyje. Tym przyjemniej nam, że możemy publikować w tym numerze wspomnienia dwóch wybitnych i zasłużonych działaczy polskiego lotnictwa sportowego, członków założycieli AAW — Jerzego Osińskiego i Witolda Rychtera, którzy — ku pamięci współczesnych — opowiadają, jak to się ongiś szkoliło i latało.

W numerze bieżącym dominują jednak wspomnienia współczesnych lotników i działaczy Aeroklubu Warszawskiego. Jest to oczywiste, jeśli się zważy, iż na 50-letnią działalność AW aż trzydzieści kilka lat przypada na okres Polski Ludowej, o czym przypomina nam właśnie rocznica wyzwolenia Warszawy.

GRATULACJE PREZYDENTA m. st. Warszawy **JERZEGO MAJEWSKIEGO** dla AEROKLUBU WARSZAWSKIEGO





Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy

Warszawa, dnia 29 grudnia 1977 r.

AEROKLUB WARSZAWSKI

Z okazji pięćdziesięciolecia Aeroklubu Warszawskiego składam serdeczne gratulacje wszystkim jego członkom i działaczom.

W ciągu pół wieku swej działalności Aeroklub Warszawski przyczynił się do wybitnych osiągnięć polskiego lotnictwa sportowego, rozsławiających imię Polski na świecie, odgrywał też i odgrywa doniosłą rolę w szkoleniu kadr lotniczych dla wielu dziedzin gospodarki narodowej oraz dla ludowej obronności.

Życzę Aeroklubowi Warszawskiemu dalszych sukcesów w rozbudzaniu zainteresowania młodzieży do lotnictwa.

Jerzy Majewski

Z SYRENĄ W HERBIE

Miło nam, za co serdecznie dziękujemy, że do tego rocznicowego numeru „Skrzydlatej Polski” poświęconego złotemu jubileuszowi Aeroklubu Warszawskiego udało nam się zaprosić: prezydenta miasta stołecznego Warszawy Jerzego Majewskiego i ministra Oświaty i Wychowania Jerzego Kuberskiego — z gratulacjami dla AW; prezesa Aeroklubu Warszawskiego dr. Józefa Jabłońskiego i kierownika AW płk. pil. rez. Józefa Grochowskiego. Cieszą nas w tym numerze osobiste wspomnienia: wybitnej pilotki, rekordzistki świata, medalistki Lilienthala — Pelagii Majewskiej; długoletniego zasłużonego działacza AW i byłego jego prezesa — doc. dr. inż. Bohdana Jancelewicza; wybitnego pilota i długoletniego szefa wyszkolenia — Zdzisława Dudzika; organizatora i długoletniego instruktora warszawskiego sportu spadochronowego — Witolda Tracza; zasłużonego i ofiarnego szefa technicznego — Mieczysława Kuligowskiego; naszego kolegi po piórze i byłego prezesa — Jerzego Pomianowskiego; aktywnego pilota i działacza — Janusza Krasickiego; mgr. inż. Andrzeja Glassa i naszego redakcyjnego kolegi — Pawła Elszteina, który oprócz wspomnień własnych przybliża nam sylwetkę wybitnego modelarza AW Antoniego Sulisza (specjalnie do tego numeru przygotował on własnej konstrukcji plan modelu szybowca F1A). Wspomnienia te, bardzo osobiste, są zarazem cząstką ich życia osobistego i aeroklubowego, bowiem rozwijali i pomnażali dorobek Aeroklubu Warszawskiego ludzie, z których tylko nieliczni, ze względu na objętość czasopisma, mogli być w tym numerze zaprezentowani. Publikacje okolicznościowe uzupełnia kronika AW, opracowana przez Tadeusza Malinowskiego oraz barwna plansza samolotów AW. Materiały do tego numeru organizował i opracowywał nasz redakcyjny kolega — Henryk Kucharski, pilot i działacz Aeroklubu Warszawskiego.

Będziemy radzi, jeżeli Czytelnicy przyjmą życzliwie ten numer „Skrzydlatej Polski”, poświęcony złotemu jubileuszowi aeroklubu, który od pół wieku służy wiernie stołecznemu miastu z Syreną w herbie, pomnażając dorobek polskich skrzydeł.

Stołecznym lotnikom sportowym składamy nasze najlepsze życzenia. Pomyślności w drugim półwieczu.

JERZY R. KONIECZNY





JERZY KUBERSKI

Warszawa, dn. 21. XI. 1977 r.

Każdy JUBILEUSZ, oznacza czas jaki upłynął. To prawda. Aeroklub Warszawski ma już pół wieku. To dużo. Jeśli jednak mierzyć czas który upłynął dokonaniami, wszystkim tym co przez te 50 lat uczynił Aueoklub Warszawski dla Polski i Warszawy, dla Polskich Skrzydeł, to jest dużo więcej niż tylko prosta miara czasu jaki upłynął. Było to możliwe dzięki LUDZIOM. Dzięki tym, którzy go stworzyli, rozwijali, szkolili i byli szkoleni. Dzięki całej Lotniczej RODZINIE, tak licznej i tak zasłużonej dla Polskich Skrzydeł i dla Polski Ludowej.

A cóż NAM życzyć. Jestem jednym z wielu członków Aeroklubu Warszawskiego, tak wiele JEMU zawdzięczam, i chce nadal jak wszyscy mu służyć.

/Jerzy Kuberski/

ZŁOTY JUBILEUSZ



Bogatej i chlubnej, 50-letniej historii Aeroklubu Warszawskiego poświęcony jest niniejszy numer „Skrzydlatej". Natomiast ja postaram się nakreślić podstawowe zadania i funkcje, jakie Aeroklub Warszawski, korzystając z dorobku historycznego, realizuje i będzie realizował w przyszłości.

Społeczność lotnicza Aeroklubu Warszawskiego aktywnie uczestniczy w ogólnonarodowym programie rozwoju naszego kraju. Zdajemy sobie sprawę z ogromu zadań, które podjęliśmy jako naród i z tego, że nie wszystkie potrzeby i ambicje społeczeństwa polskiego mogą być rozwiązane w tempie jakiego byśmy sobie życzyli. Pomimo tej prawdy rozwijamy działalność lotniczą na miarę naszych sił i możliwości, nie żałując pracy i serdecznego zaangażowania.

Działając w aeroklubie, staramy się zawsze pamiętać, że jest on podstawową szkołą kadr lotniczych dla całego naszego lotnictwa i niebagatelnym ogniwem w wychowaniu młodzieży. Dowodem efektów naszej pracy jest między innymi owocna współpraca z organizacjami młodzieżowymi. Działalność propagandową i społeczno-wychowawczą prowadzimy przy udziale wszystkich sekcji i przy znacznym zaangażowaniu kadry etatowej. Przykładamy wielką wagę do działalności naszego „przedszkola lotniczego", czyli kół lotniczych. Szczególną jednak uwagę poświęcamy rozwojowi szkolenia i wyczynu w sekcjach podstawowych Aeroklubu Warszawskiego, takich jak: spadochronowa, szybowcowa i samolotowa.

W działalności szybowcowej kładziemy nacisk na szkolenie podstawowe oraz zapewnienie dalszego awansu młodzieży. Niestety, aeroklub nasz jest w stanie objąć szkoleniem tylko niewielką część młodzieży z terenu Warszawy i okolic. Przeszkodą jest brak środków, sprzętu, kadry wyszkoleniowej i ostatnio także trudności lotniskowe. Trudności te odbijają się również ujemnie na szkoleniu młodych pilotów samolotowych, którzy w przyszłości mogliby podjąć pracę zawodową w lotnictwie.

Przedstawione w ogromnym skrócie niektóre ujemne determinanty realizacji zadań i rozwijania funkcji społeczno-wychowawczych Aeroklubu Warszawskiego nie zniechęciły jego działaczy. Postanowiliśmy kontynuować prace wszystkich sekcji bez względu na trudności lotniskowe, kadrowe, sprzętowe i gospodarcze. Będziemy wykorzystywać lotniska innych aeroklubów, zwłaszcza dla prowadzenia obozów letnich. Podjęliśmy też decyzję, aby obchody 50-lecia Aeroklubu Warszawskiego stanowiły akcent pełnej naszej akomodacji w 1978 roku (niezbędne wyposażenie i zabudowania!) na lotnisku Babice.

Korzystając z łamów poczytnego tygodnika „Skrzydlata Polska" pragnę serdecznie podziękować wszystkim tym, którzy nie szczędzą życzliwości i pomocy w trudnym okresie naszego aeroklubu. Pragnę jednocześnie zapewnić, że nie ustaniemy w staraniach, aby Aeroklub Warszawski również w pierwszych latach swojego drugiego pięćdziesięciolecia nawiązał do najlepszych tradycji w pomnażaniu osiągnięć stolicy i całego lotnictwa sportowego Polski.

Dr JÓZEF JABŁOŃSKI
Prezes Aeroklubu Warszawskiego



PRACY SIĘ NIE BOIMY

W 1977 r., czyli w roku 50-lecia Aeroklubu Warszawskiego, pożegnaliśmy się z dotychczasowym lotniskiem na Gocławiu. Żal nam tego lotniska, które dobrze służyło stołecznym lotnikom przez ostatnie 30 lat. Tym bardziej, że z Gocławiem wiążą się lata największych sukcesów Aeroklubu Warszawskiego.

Rozwój wielkiego miasta i potrzeby budownictwa mieszkaniowego mają swoje niezaprzeczalne prawa (społeczny priorytet). Odpowiednia Uchwała Prezydium Rządu zobowiązała jednak Ministerstwo Komunikacji do zapewnienia nieprzerwanej działalności lotniczej użytkownikom Gocławia, a więc i Aeroklubowi Warszawskiemu.

W związku z tym w połowie ub. r. przenieśliśmy się na lotnisko Babice. Niestety, postęp robót budowlanych na nowym dla nas lotnisku i ograniczenia ruchowe nie rokują możliwości zaspokojenia nawet minimum naszych potrzeb i ambicji szkoleniowych w 1978 r.

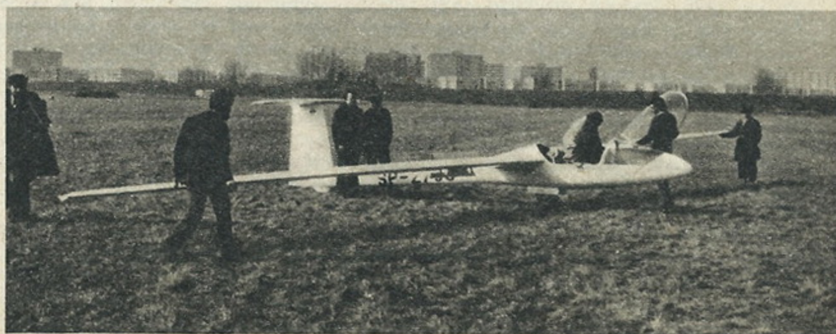
Mówiąc o ambicjach muszę wyjaśnić, że postanowiliśmy w ubiegłym roku nie dostrzegać takich trudności jak brak stałego lotniska, płynność kadr instruktorskiej i technicznej, niedostateczna ilość samolotów, przestarzały park samochodowy i wiecznie psujące się dystrybutory benzynowe. Podjęliśmy nawet wewnętrzne zobowiązanie, że plan naszej produkcji czyli szkolenie młodzieży utrzymamy co najmniej na dotychczasowym poziomie. Zamierzenia nasze zostały wykonane. Było to możliwe przede wszystkim dzięki maksymalnemu zaangażowaniu instruktorów społecznych, dzięki zdwojeniu wysiłków naszej kadry etatowej i pomocy Ministerstwa Oświaty i Wychowania w tym osobiście ministra Jerzego Kuberskiego.

Pracy się nie boimy; tym bardziej, że dobrze ją znamy; mamy też zapewnioną życzliwą pomoc działaczy; tym niemniej doświadczenia wyniesione w półrocznej działalności na Babicach zmuszają do pełnego troski spojrzenia w najbliższą przyszłość. Obecnie na nowym dla nas lotnisku jesteśmy tolerowani w działalności samolotowej, ignorowani w sporcie spadochronowym, nie uznawani w szybownictwie. Myślę jednak, że przy życzliwym stosunku władz i te trudności można będzie pokonać.

Wierzymy w korzystne zmiany jakie powinien przynieść zbliżający się XI Zjazd Aeroklubu PRL. Oczekujemy zmian na lepsze w związku z procesem integracji lotnictwa. Wierzymy wreszcie, że sprawy lotnictwa w Polsce, a szczególnie sprawy szkolenia lotniczego naszej młodzieży, nie umkną uwadze władz.

JÓZEF GROCHOWSKI
Kierownik
Aeroklubu Warszawskiego

Wielkie zainteresowanie warszawskich pilotów wzbudza nowoczesny szybowiec „Jantar-1". Zdjęcie: H. Kucharski



KRONIKA AEROKLUBU WARSZAWSKIEGO



1927

19.X. — Zebranie członków — założycieli Aeroklubu Akademickiego Warszawskiego. Uchwalono statut, program pracy, wybrano radę oraz zarząd aeroklubu. Prezes — Jerzy Osiński. Utworzono dwie sekcje samolotowe: szkolną i treningową. Kierownik pierwszej (jak również szkoły pilotów) — Jerzy Widawski; kierownik drugiej — Tadeusz Karpiński. Kierownik sekcji warsztatowej — Władysław Korbel. **8.XI.** — Pierwsze zebranie rady klubu; przewodniczący — Jan Płużański. **15.XI.** — Wojsko przyznało aeroklubowi 3 samoloty Caudron G-3, a LOPP subsydium na szkolenie. **30.XI.** — Rozstrzygnięto konkurs na znaczek klubowy (wpłynęło 23 projekty). Zarząd wybrał propozycję Jadwigi Tittenbrun (złoty samolot na tle biało-czerwonej szachownicy). **1.XII.** — AAW liczył 62 członków (48 zwyczajnych i 14 nadzwyczajnych).

1928

17.I. — I teoretyczny kurs samolotowy dla 69 osób. **10.III.** — Komitet Wojewódzki LOPP w Łodzi ofiarował samolot konstrukcji Władysława Kozłowskiego. **15.III.** — Sprowadzono z Bydgoszczy samoloty Caudron G-3. **30.III.** — II zebranie sprawozdawczo-wyborcze. **2.IV.** — Rozpoczęcie lotów szkolnych. **1.IX.** — Dowódca Lotnictwa przydzielił AAW 3 samoloty Hanriot (wkrótce też zawarto umowę z władzami wojskowymi, zobowiązując się szkolić pilotów w zamian za samoloty i sprzęt pomocniczy przydzielany przez wojsko, umowa zapoczątkowała PWLotnicze). **1.X.** — Powstanie z inicjatywy AAW — Związku Aeroklubów Akademickich.

1929

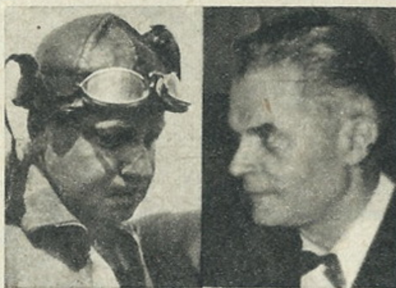
2.VI. — Wręczono dyplomy pierwszym pilotom wyszkolonym w aeroklubie (8 pilotów); uroczystość połączono z pasowaniem na „rycerzy knypla". **6.VI.** — Bolesław Orliński honorowym członkiem zarządu AAW. **17.VI.** — Start Jerzego Drzewieckiego i Stanisława Wigury na RWD-2 do lotu na trasie Warszawa — Lublin — Kraków — Katowice — Poznań — Warszawa. (1 300 km w czasie 10 h 30 min). Przylot do Warszawy 22 czerwca. **9.VIII.** — Start F. Żwirki i St. Wigury na RWD-2 do okrężnego lotu europejskiego (5 000 km w czasie 42 h). Przylot do Warszawy 6 września. **6.X.** — W I Locie Południowo-Zachodniej Polski zwyciężył F. Żwirko na RWD-2. **10.X.** — Zakończył się II praktyczny kurs samolotowy; dyplomy otrzymało 11 pilotów. Pasowanie na rycerzy przestworzy odbyło się 20 października. W tej grupie byli m. in. Antoni Kocjan, Zbigniew Oleński, Kazimierz Plenkiewicz. Szkołą kierował Witold Rychter, który prowadził dwa kolejne kursy praktyczne. **19.X.** — F. Żwirko z A. Kocjanem ustanowili na RWD-2 międzynarodowy rekord wysokości w kategorii samolotów lekkich — 4 004 m. (Pierwszy rekord międzynarodowy ustanowiony przez Polaka i zatwierdzony przez FAI). **17.XI.** — III zebranie sprawozdawczo-wyborcze. Prezes Tadeusz Halewski.

1930

30.III. — IV zebranie sprawozdawczo-wyborcze. **15.V.** — Przejęto hangar od LOPP. **25.V.** — Udział załogi AAW w mityngu w Brnie (Czechosłowacja). **22.VII.** — Zawody Młodych Pilotów (samolotowych). Zwyciężył A. Kocjan. **7.IX.** — W II Locie Południowo-Zachodniej Polski zwyciężył ponownie F. Żwirko na RWD-2. **5.X.** — Krajowy Konkurs Awionetek; zwyciężył F. Żwirko na RWD-4. **24.X.** — Zebranie połączeniowe klubów: AAW i Stołecznego Klubu Lotniczego. **30.XI.** — V zebranie sprawozdawczo-wyborcze.

1931

1.I. — AAW przyjął nazwę Aeroklubu Warszawskiego. **22.I.** — Utworzono sekcję szybowcową; kierownik Zbigniew Oleński. **1.II.** — W Lubelsko-Podlaskich Zawodach Zimowych 2 miejsce zajęli Mieczysław Pronaszko i Stanisław Wigura. **4.III.** — Start 4 załóg AW do Estonii. **21.III.** — W wypadku lotniczym zginął pil. inż. Zygmunt Puławski. **25.V.** — Udział 2 załóg w mityngu w Zagrzebiu (Jugosławia). **31.V.** — Święto klubowe. Uroczyste wręczenie dyplomów nowym pilotom; pasowanie na rycerzy przestworzy, m. in. Hanna Henneberg jako pierwsza kobieta w AW uzyskała



Tadeusz Pruszkowski — Jerzy Osiński

dyplom pilota samolotowego. **10.VII.** — VI zebranie sprawozdawczo-wyborcze. **7.VIII.** — F. Żwirko i St. Prauss ustanowili krajowy rekord wysokości — 5 996 m. **12.VIII.** — J. Drzewiecki i J. Wędrychowski na RWD-7 ustanowili międzynarodowy rekord prędkości (178,7 km/h). **16.VIII.** — W III Locie Południowo-Zachodniej Polski zwyciężyli M. Pronaszko i St. Wigura na RWD-5. **24.IX.** — W IV Krajowych Zawodach Lotniczych zwyciężyli F. Żwirko i St. Wigura na RWD-5.

1932

13.III. — VII zebranie sprawozdawczo-wyborcze; prezes Jan Rudkowski. **19.IV.** — Powstało Koło Młodzieży mające charakter samodzielnej sekcji Klubu (prezes Jan Staszek). **18—19.VII.** — Międzynarodowy Mityng Lotniczy zorganizowany przez AW na lotnisku mokotowskim. **28.VIII.** — W zakończonym Challenge'u 1932 F. Żwirko i St. Wigura odnieśli zwycięstwo na RWD-6. **11.IX.** — F. Żwirko i St. Wigura zginęli w wypadku lotniczym w Cierlicku (Czechosłowacja). **30.IX.** — J. Drzewiecki i A. Kocjan ustanowili na RWD-7 międzynarodowy rekord wysokości (6 023 m). **13.XI.** — Warszawski Komitet Kolejowy LOPP ofiarował klubowi 2 samoloty RWD-5.

1933

1.I. — Utworzono sekcję turystów, klubową jednostkę autonomiczną z własnym regulaminem. **14.III.** — Otwarto lokal klubowy przy ul. Lwowskiej 5. **17.III.** — VIII zebranie sprawozdawczo-wyborcze. **8.V.** — St. Skarżyński zakończył lot atlantycki. Ustanowił międzynarodowy rekord odległości (3 582 km). **24.—25.V.** — AW zorganizował II Międzynarodowy Mityng Lotniczy na lotnisku mokotowskim. **2.VII.** — W Locie Północno-Wschodniej Polski zwyciężyła załoga S. Iwanowski i J. Osiński. **1.X.** — W Krajowych Zawodach Lotniczych zwyciężyli M. Pronaszko i W. Hański. **15.X.** — Utworzono sekcję balonową; kierownik Józef Rzeczycki.

1934

4.II. — W Lubelsko-Podlaskich Zawodach Zimowych zwyciężyli Lech Karczewski i Eugeniusz Przysiecki. **25.III.** — Przeniesiono lokal klubowy z ul. Lwowskiej na lotnisko mokotowskie do dawnego portu lotniczego. **21.V.** — W Locie Północno-Wschodniej Polski zwyciężyli ponownie Iwanowski — Osiński. **29.V.** — IX zebranie sprawozdawczo-wyborcze. **31.V.** — Zbigniew Oleński ustanowił szybowcowy wyczyn homologowany długotrwałości lotu nad terenem płaskim — 6 h 22 min (latał nad Warszawą). **1.VI.** — Piotr Gliwiński ustanowił szybowcowy rekord wysokości — 2 225 m. **11.VI.** — Piloci AW zajęli 2 (Mieczysław Pronaszko) i 3 (Tadeusz Halewski) w Locie Południowo-Zachodniej Polski.

1935

18.I. — Uznano Koło Balonowe w Legionowie jako filię AW. Kierownik koła — Stefan Nowicki. **26.V.** — X Zebranie sprawozdawczo-wyborcze; prezes Tadeusz Pruszkowski. W Krajowych Zawodach Balonowych zwyciężyli Stanisław Łojasiewicz i Franciszek Janik na „Syrenie". **29.V.** — Zginął Stanisław Latwis (29 lat) wychowanek klubu i kompozytor „Marsza Lotników". **11.VIII.** — W Zlocie Gwiaździstym do Łodzi zwyciężył Edward Peterek i Jan Kubalaczak na RWD-5. **30.IX.—1.X.** — Zbigniew Oleński ustanowił na „Komarze" szybowcowy rekord krajowy długotrwałości lotu — 20 h 13 min. Ten sam pilot zwyciężył (w grupie pierwszej) w Krajowych Zawodach Szybowcowych. **17.XII.** — Dyplomy międzynarodowe pilotów szybowcowych kategorii D (srebrna odznaka szybowcowa) otrzymało 19 Polaków, a w tym 4 z AW: 4 (186) Wiktor Szydłowski, 11 (189) Kazimierz Plenkiewicz, 13 (191) Edward Peterek, 19 (197) Jerzy Różański (na pierwszym miejscu numer odznaki w Polsce, na drugim na świecie).

1936

24.V. — XI zebranie sprawozdawczo-wyborcze. Prezes Julian Piasecki. **12.VII.** — W Krajowych Zawodach Szybowcowych 2 miejsce zajął Edward Peterek. **30.VIII.** — Po raz pierwszy w międzynarodowych zawodach balonowych (Gordon Bennett) uczestniczył członek AW (Franciszek Janik). **28.IX.** — W Krajowym Lotniczym Konkursie Turystycznym Juniorów zwyciężyli Andrzej Anczutin i Jerzy Różański na RWD-8. **19.X.** — Utworzono grupę spadochronową przy sekcji szybowcowej.

1937

1.I. — Lokal klubu przeniesiono w Al. Niepodległości 163. **3.V.** — W Zlocie do Poznania zwyciężyli Bolesław Kocjan i Stanisław Abramski na RWD-8. **6.V.** — XII zebranie sprawozdawczo-wyborcze. **12.—13.VI.** — Zwycięzcą Mistrzostw Pilotów AW o puchar „Skrzydlatej Pol-



Jerzy Widawski — Franciszek Janik

ski" został Mirosław Maciejewski. Startowało 23 pilotów samolotowych. **13.VI.** — Zakończył się Rajd Bałkański AW z udziałem 6 samolotów i szybowca. **1.VIII.** — W IV Mityngu Lotniczym w Zurichu w konkursie samolotów turystycznych zwyciężył Eugeniusz Przysiecki na RWD-13.

1938

3.IV. — XIII zebranie sprawozdawczo-wyborcze. **8.V.** — W Krajowych Zawodach Balonowych 2 miejsce zajęli Zygmunt Paciorkowski i Feliks Paczkowski na „Legionowie". **9.V.** — Krzysztof Miller na CW-5 wykonał przelot docelowy 205 km, a Henryk Milicer na PWS-101 przelot otwarty — 303 km. **15.V.** — W zawodach samolotowych o puchar PZUW 2 miejsce zajął Andrzej Anczutin i Romuald Szukiewicz na RWD-8. **21.VI.** — Mieczysław Urban wykonał przelot otwarty 428 km na PWS-101. **25.VIII.** — W Krajowych Zawodach Lotniczych zwyciężyli Stanisław Abramski i Władysław Stronczyński. 2 miejsce — Kazimierz Kamocki i Władysław Turowicz. **4.IX.** — Zawody Balonowe Juniorów (zorganizowane przez AW): 1 — Jerzy Osiński i Walenty Nowacki, 2 — Stanisław Ostaszewski i Romuald Flach. **11.IX.** — Po raz trzeci w zawodach o puchar Gordon Bennetta startował F. Janik (wspólnie z Antonim Januszem). **25.IX.** — Zakończył się Rajd Bałtycki AW, w którym uczestniczyło 10 samolotów i szybowiec. Rajd trwał 22 dni. Przeleciano ok. 5 000 km.

1939

1.II. — Utworzono koło studentów AW — członków Oddziału Lotniczego Koła Mechaników Politechniki Warszawskiej. **12.III.** — XIV zebranie sprawozdawczo-wyborcze. **13.VI.** — W Międzynarodowym Kongresie Prasy Lotniczej w Rzymie 2 miejsce, jako przedstawiciel „Skrzydlatej Polski", zajął Tadeusz Derengowski na motoszybowcu „Bąk-2". Przeleciał odległość 4 035 km. **31.VIII.** — AW zrzeszał 417 członków. Miał 3 filie: Legionowo (Stefan Nowicki), Okęcie (Henryk Jackowski), PLL LOT (Julian Gilewicz). W nawiasach — kierownicy filii. Sprzęt: 50 samolotów, w tym 12 własność członków klubu; 6 szybowców, 4 balony wolne. **IX.** — Grupa pilotów AW ewakuowała sprzęt lotniczy z oblężonej Warszawy, który transportowano na południe kraju lub do Rumunii. Duża grupa członków AW — ze względu na niemożność prowadzenia walki z powietrza — zorganizowała spieszony oddział lotniczy, który z bronią w ręku walczył z wojskami hitlerowskimi, m. in. pod Kockiem. Tam właśnie zginął na stanowisku, przy karabinie maszynowym, pilot samolotowy Henryk Jackowski. Wielu pilotów walczyło w eskadrach bojowych, wielu wykonywało loty łącznikowe. Np. Jerzy Różański niemal codziennie latał na trasie Warszawa — Łuck — Warszawa (przewożąc władzom, które się tam ewakuowały, ważne meldunki i materiały o charakterze obronnym).

1939—1945

Członkowie AW walczyli na różnych frontach powietrznych; wielu wyróżniło się, wielu zginęło. Ci, którzy pozostali w kraju, rozpoczęli walkę z okupantem hitlerowskim w poszczególnych ugrupowaniach ruchu oporu. Warszawskie Koło Lotnicze, którego prezesem był Andrzej Trzciński, pięciokrotnie przeprowadziło konspiracyjne zawody modeli latających na Polu Mokotowskim. Zorganizowano modelarnię lotniczą. Od maja 1943 r. członkowie WKL pomagali przy wydawaniu „Wzlotu", jedynego konspiracyjnego czasopisma lotniczego w okupowanej przez hitlerowców Europie. Skoczkowie spadochronowi AW stanowili trzon Batalionu Strzelców Spadochronowych „Parasol". W wyniku śmiałych akcji odwetowych z rąk żołnierzy „Parasola" zginęło wielu najbardziej znienawidzonych katów hitlerowskich. W podziemnym Instytucie Lotnictwa pracowali naukowcy, w tym członkowie AW. Przygotowywali projekty konstrukcji samolotów, śmigłowców i silników lotniczych.

1945

20.IX. — XV zebranie sprawozdawczo-wyborcze, na którym reaktywowano Aeroklub Warszawski. Prezes Mieczysław Grabiński. Utworzono 8 sekcji: samolotową, szybowcową, spadochronową, balonową, młodzieży, towarzyską, radiową oraz imprez i informacji. **Jesień** — zapisało się ponad 300 osób na teoretyczne kursy szybowcowe i samolotowe, prowadzone w okresie jesienno-zimowym głównie w liceum przy ul. Hożej 88.

1946

7.IV. — Romuald Flach i Witold Soszyński wykonali w Łodzi skoki spadochronowe z samolotu „Szpak-2". **4.V.** — I, po wojnie, teoretyczny kurs spadochronowy. **10.VI.** — Pierwsze po wojnie skoki spadochronowe na nowym lotnisku mokotowskim. **28.VI.** — Rzutem powietrznym sprowadzono 4 samoloty Po-2 (z Lisich Kątów), przekazane przez DLC MK dla AW. **3.VII.** — Rozpoczęto loty samolotowe. **25.VII.** — Przelot czterech samolotów klubowych (Po-2) z lotniska mokotowskiego na Gocław. **27.VIII.** — W międzyklubowych zawodach samolotowych rozegranych w Bielsku-Białej; załoga: Włodzimierz Gedymin i R. Flach zajęła 2 miejsce. Startowały 3 załogi AW.

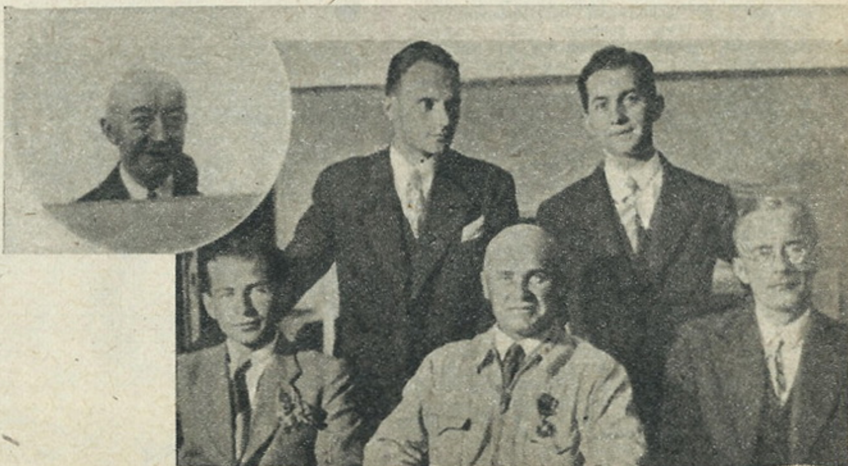
1947

18.V. — XVI zebranie sprawozdawczo-wyborcze. Prezes J. Osiński. **7.VII.** — Oddanie do użytku pierwszego hangaru na Gocławiu. **7.IX.** — Udział w pokazach lotniczych na lotnisku mokotowskim. **19.X.** — Uroczystość 20-lecia działalności AW. Pokazy lotnicze na Gocławiu. Wieczorem spotkanie towarzyskie w salach PLL LOT.

1948

14.III. — XVII zebranie sprawozdawczo-wyborcze. **6.VI.** — W eliminacyjnych Zawodach Samolotowych Juniorów AW

W kole: prof. Czesław Witoszyński. Stoją: Jerzy Wędrychowski i Stanisław Rogalski. Siedzą: Stanisław Wigura, Franciszek Żwirko i Jerzy Drzewiecki.





startowało 68 uczestników. Zwyciężył Marian Ślusarczyk. **22.VIII.** — W Krajowych Zawodach Lotniczych 2 miejsce zajęła załoga: Ludwik Kowalczyk i Stanisław Chic.

1949

22—29.V. — Trzech pilotów startowało w Krajowych Zawodach Szybowcowych na Żarze (Tadeusz Rejniak, Janusz Stanisławski i Ryszard Witkowski) **28.VI.** — XVIII zebranie sprawozdawczo-wyborcze. **21—22.VII.** — W Zlocie Gwiaździstym do Warszawy dwa pierwsze miejsca zdobyli T. Rejniak i J. Stanisławski. **19—21.VIII.** — W Krajowych Zawodach Lotniczych trzy pierwsze miejsca zajęły załogi AW: J. Stanisławski — J. Bachański, T. Rejniak — J. Kołodziejczyk, M. Ślusarczyk — J. Lewandowski. Zwycięstwo zespołowe AW.

1950

28.I. — Utworzono pierwszą w kraju Eskadrę Sześciolatki (6 pilotów). Na apel rzucony przez członków AW utworzono eskadry w innych klubach, w tym także w warszawskim (eskadra trzecia, dwunasta żeńska, trzynasta i piętnasta). **11.III.** — XIX zebranie sprawozdawczo-wyborcze. **10.V.** — Ryszard Bitner wykonał przelot otwarty Warszawa — Wrocław. **31.V.** — Udział pilotów AW w tygodniu Ligi Lotniczej (dwa samoloty w PGR w Bielicach k. Sochaczewa); przewieziono 34 osoby. Piloci AW odwiedzili kilka wsi i miasteczek Mazowsza. **21—22.VII.** — W Gwiaździstym Zlocie Pokoju do Warszawy trzy pierwsze miejsca zajęły załogi AW: T. Malinowski — J. Perkowski, W. Markowski — St. Majerowski, W. Maliszewski — J. Kopacz. **1.XII.** — R. Bitner osiągnął wysokość absolutną 5 800 m (na obozie falowym w Jeżowie Sudeckim), zdobywając pierwszą w AW złotą odznakę szybowcową.

1951

24.V. — Pierwsza grupa kandydatów na skoczków spadochronowych przystąpiła do szkolenia teoretycznego. **10.VII.** — Pierwsze skoki szkolne z samolotu grupy kierowanej przez W. Tracza. **28.VII.** — Lucyna Wlazło ustanowiła szybowcowy rekord krajowy w przelocie docelowym (123 km). **29.VII.** — Zofia Zalewska pobiła szybowcowy rekord krajowy w przelocie docelowym (158 km). **21.IX.** — Wanda Szemplińska ustanowiła szybowcowy rekord krajowy w przelocie docelowym na szybowcu dwumiejscowym (158 km).

1952

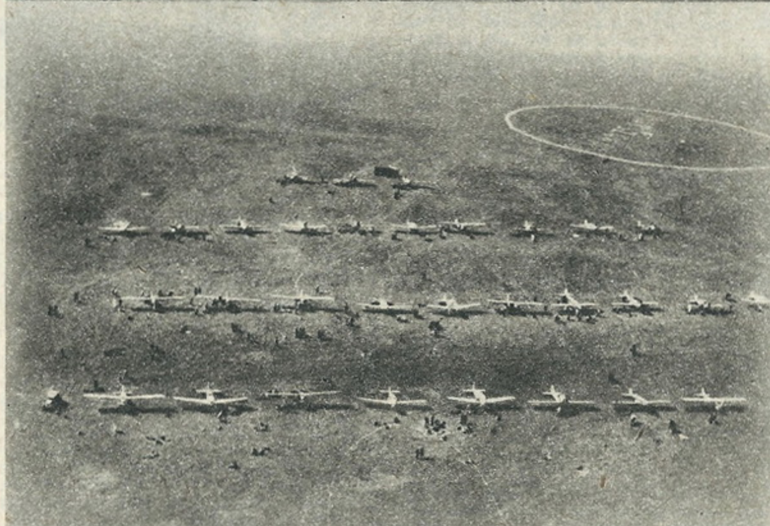
1.II. — W Konkursie-Plebiscycie na 10 najlepszych szybowników ogłoszonym przez „Skrzydlatą Polskę" Ryszard Bitner zajął 3 miejsce. **5.VI.** — W Szemplińska ustanowiła rekord świata na szybowcu dwumiejscowym w przelocie docelowo-powrotnym (164 km). **17.VI.** — W. Szemplińska ustanowiła rekord świata w przelocie po trasie trójkąta 100 km na szybowcu dwumiejscowym (57,8 km/h). **9.VII.** — W. Tracz jako pierwszy w kraju wykonał skok z samolotu wykonującego figury wyższego pilotażu. **15.VII.** — W. Tracz otrzymał jako pierwszy w AW tytuł mistrza sportu. **9.VIII.** — Trzech skoczków warszawskich ustanowiło pierwszy rekord krajowy w skokach grupowych.

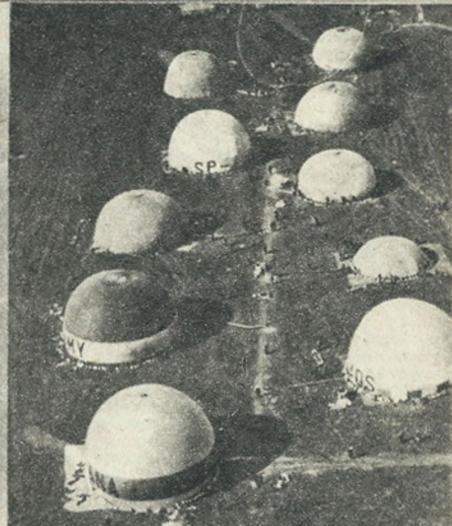
1953

27.IV. — Jerzy Bonchet ustanowił rekord krajowy w skoku z wysokości 3 300 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu. **29.V.** — Wanda Adamkowa ustanowiła rekord świata w przelocie docelowym na szybowcu dwumiejscowym (353,6 km). Tego samego dnia Andrzej Ziemiński ustanowił rekord krajowy w przelocie otwartym na szybowcu jednomiejscowym (615 km). **16.VI.** — W Szemplińska ustanowiła krajowy rekord wysokości i przewyższenia (4230 m). **23.VI.**— Ta sama pilotka ustanowiła dwa rekordy krajowe: wysokości przewyższenia (6 380 m) oraz wysokości absolutnej (6 990 m). W Lesznie zginął śmiercią lotnika Ryszard Bitner. **27.VI.** — W zakończonych Szybowcowych Mistrzostwach Polski startowało 7 pilotów AW: tytuł mistrzyni Polski zdobyła Wanda Szemplińska, a wicemistrzyni Wanda Adamkowa. Wśród mężczyzn 2 miejsce zajął Andrzej Ziemiński. **15.VII.** — Ryszarda Rozum i W. Tracz wykonali skok z wysokości 4 800 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu. **18.VII.** — W rejonie Garwolina wykonały skok dwie grupy sportowców z wysokości 4 500 m (kobieca i męska, każda po 3 osoby). **21.VIII.** — 30 skoczków AW brało udział w pokazach zorganizowanych z okazji święta lotnictwa w Warszawie.

LOTNISKO MOKOTOWSKIE





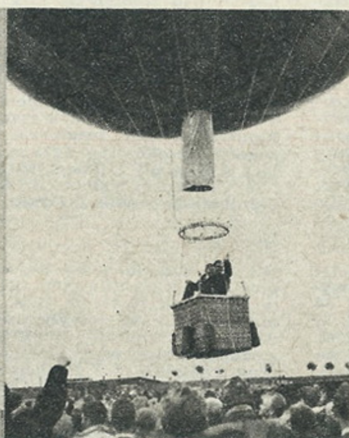


Lotnisko Mokotowskie służyło warszawskim lotnikom sportowym od chwili powstania AAW do wybuchu II wojny światowej i tuż po wojnie. Na zdjęciach, w kolejności: 1. Widok ogólny lotniska mokotowskiego w 1933 r. podczas międzynarodowego mityngu samolotów zorganizowanego przez AW. 2. Otwarcie Challenge'u w 1934 r. Za samolotami zawodniczymi widoczne jest wielkie koło z napisem **WARSZAWA**, stanowiące charakterystyczny akcent lotniska mokotowskiego. 3. Lotnisko mokotowskie podczas międzynarodowych zawodów balonowych o Puchar Gordon – Bennetta.

GOCŁAW

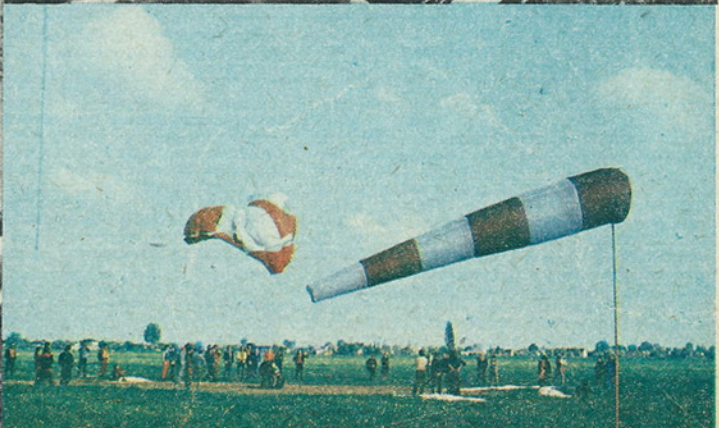
Pierwsze samoloty AW (Po-2) wylądowały na Gocławiu w 1946 r., a w 1947 r. stał tam już pierwszy hangar i rozwijała się działalność lotnicza. Gocław służył dobrze stołecznym lotnikom przez 30 lat, do połowy 1977 r., kiedy został ostatecznie przejęty pod zabudowę miejską. Na zdjęciach poniżej przedstawiamy charakterystyczne, chociaż tylko niektóre, obrazki z działalności lotniczej AW na Gocławiu. W kolejności: Pamiętny i zasłużony Po-2 (CSS-13). Pod nim: Przed skokiem spadochronowym na szybowcu „Żuraw". Dalej: Pierwszy po wojnie start balonu w Polsce – lotnisko Gocław, balon „Syrena", załoga – W. Nowacki i Z. Dudzik (1957). Z kolei: Gocław (1977) – społeczna instruktorka szybowcowa Maria Srokowska z uczniem-pilotem w kabinie „Bociana". Niżej: Skoki spadochronowe na Gocławiu (1974).















Gocław był miejscem wielu imprez lotniczych w różnych dyscyplinach (m.in. modelarskich, jak to widać na zdjęciu z lewej); codziennej, intensywnej działalności wyszkoleniowo-sportowej (uwidocznia to następne zdjęcie, w perspektywie ukazujące dodatkowo zabudowania lotniskowe na Gocławiu i fragment panoramy Warszawy z Pałacem Kultury i Nauki); w ostatnim okresie na Gocław zawitały także lotnie Sekcji Lotniowej AW (zdjęcie górne).

Zdjęcia: B. Koszewski (6), H. Kucharski (2), archiwum

POŻEGNANIE LOTNISKA

Żegnam się łąko lat młodości naszej
Gocławska równino kanałem przecięta,
Masz służyć życiu inaczej jak dotąd
Ja będę ciebie zieloną pamiętał.

Tu obok Wisły, co swe wody toczy
Przez kraj ojczysty, Warszawę wspaniałą,
Twoje sokoły co stąd odleciały
Na zawsze w naszej pamięci zostaną.

Ilu ich było... młodych, uśmiechniętych,
Co z twej równiny w błękit się uniosło?
Wiesz, że nie wszyscy wrócili do ciebie,
Nie zawsze kwitłaś barwnym kwiatem wiosną!

Bywały chwile, że płakałaś z nami
Gdy gasła gwiazda co jasno świeciła,
Czerniały kwiaty łzą żalu zroszone
Lecz zieleń twoja życie w nas budziła.

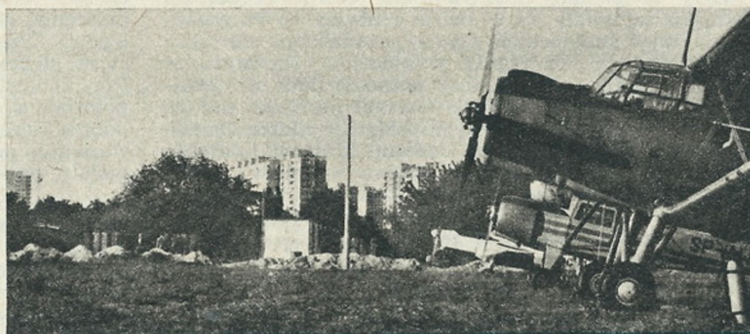
Ryśku, Andrzeju, Gienku, Leszku, Witku...
To Wasza łąka! Wy na niej żyjecie!
Wy tam krążycie wysoko nad chmurą...
Szkoda, że do nas już nie zlądujecie!

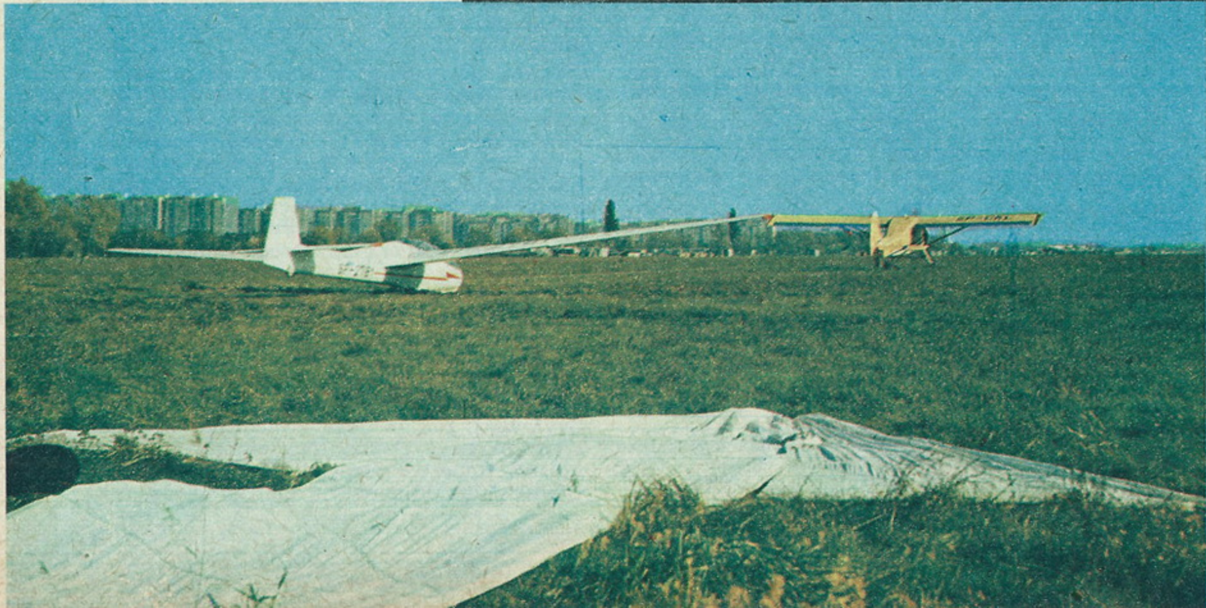
Lećcie wysoko! Wznoście się ku górze,
My tu żegnamy łąkę lat młodości.
Zabierzcie z sobą tę zieleń soczystą,
Niech przy Was kwitnie. Tam, na wysokości.

EDMUND PASKA

BABICE

Od lipca 1977 r. działalność lotnicza AW odbywa się na lotnisku Babice. Przebazowane z Gocławia samoloty kotwiczone są jak na razie na powietrzu (zdjęcie obok), a jedyne lokum aeroklubu na tym lotnisku mieści się w kontenerowych domkach i garażach (na tymże zdjęciu, w głębi). Jesienią 1977 r. odbyły się na Babicach pierwsze loty szybowcowe. W październiku rozegrano tam nawet tradycyjne zawody na celność lądowania. Z tej właśnie imprezy jest zdjęcie dolne, przedstawiające start zespołu „Gawron" — „Bocian" z lotniska Babice.







1954

7.II. — Redakcja „Skrzydlatej Polski" rozpoczęła Całoroczne Zawody Szybowcowe o memoriał Ryszarda Bitnera. **15.V.** — W. Szemplińska ustanowiła rekord świata w przelocie po trasie trójkąta 100 km (75,5 km/h). **24.VII.** — W. Szemplińska przelotem 555 km zdobyła jako pierwsza kobieta w Polsce i druga na świecie złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami. **10.IX.** — Ustanowiono trzy pierwsze rekordy krajowe w skokach grupowych na celność lądowania. **10.X.** — Józef Wójcik spadochronowym mistrzem Polski. **5.XII.** — W. Szemplińska wybrana do Rady Narodowej m. st. Warszawy.

1955

13.I. — XX zebranie sprawozdawczo-wyborcze (w latach 1951—1954 nie wybierano władz aeroklubu). Wybrano Radę Aeroklubu i Rady Sekcji. Przewodniczący Rady Aeroklubu — Józef Menet (prezes AW). **1.II.** — Zdzisław Dudzik — kierownikiem wyszkolenia AW. **31.V.** — W. Szemplińska ustanowiła nowy rekord krajowy w przelocie po trasie trójkąta 100 km na szybowcu dwumiejscowym (64,8 km/h). **20.VI.** — Jerzy Łobodda ustanowił rekord świata z 1 000 m na celność lądowania (24,3 m). **14.VII.** — Adam Brzoza ustanowił rekord krajowy w przelocie po trasie trójkąta 100 km na szybowcu dwumiejscowym (45 km/h). **17.VII.** — Adam Brzoza mistrzem Polski w kategorii szybowców dwumiejscowych. **13.VIII.** — Skok grupowy 14 spadochroniarzy z wysokości 4 725 m. **23.VIII.** — Paweł Lipowczan ustanowił rekord świata z 1 500 m na celność lądowania (25,2 m); Romana Skatulska pobiła spadochronowy rekord krajowy. **7.IX.** — Maria Wojtkowska ustanowiła nowy rekord krajowy. **10.IX.** — R. Skatulska ustanowiła spadochronowy rekord świata. **13.IX.** — Jerzy Michalski szybowcowym wicemistrzem Polski juniorów. **9.X.** — Z. Dudzik samolotowym mistrzem Polski seniorów, a Jerzy Piotrowski mistrzem Polski juniorów. **12.X.** — R. Skatulska i J. Koss ustanowili rekordy świata w spadochroniarstwie. **23.XI.** — W. Szemplińska odbyła lot z premierem Indii J. Nehru (Delhi). **1.XII.** — Sekcja spadochronowa zdobyła po raz drugi ' miejsce we współzawodnictwie międzyklubowym.

1956

29.I. — XXI zebranie sprawozdawczo-wyborcze. Przewodniczący Rady Aeroklubu — Jerzy Pomianowski. **21.V.** — Pelagia Majewska ustanowiła szybowcowy rekord krajowy w przelocie docelowym (353,6 km). **23.V.** — Ta sama pilotka pobiła rekord świata w przelocie docelowo-powrotnym (341,9 km) oraz **24.IX.** — rekord świata w przelocie po trasie trójkąta 200 km (66,5 km/h). **11.VI.** — Stefan Zmysłowski ustanowił spadochronowy rekord krajowy. **13.VI.** — R. Skatulska, J. Koss i S. Zmysłowski ustanowili nowe rekordy świata w skokach na celność lądowania w nocy. **10.VIII.** — P. Majewska ustanowiła szybowcowy rekord świata w przelocie docelowym (518,6 km). **29.VIII.** — Rekord krajowy w skokach grupowych na celność lądowania. **19 i 21.IX.** — P. Lipowczan ustanowił dwa rekordy świata w skokach na celność lądowania w nocy. **21.IX.** — Zwycięstwo zespołowe w spadochronowych mistrzostwach Polski; R. Skatulska mistrzynią Polski, a Jaksim wicemistrzem Polski. **25.X. i 9.XI.** — Ustanowiono kolejne rekordy krajowe w skokach grupowych. **15.XII.** — Sekcje szybowcowa i spadochronowa zajęły pierwsze miejsce we współzawodnictwie międzyklubowym. **27 i 28.XII.** — Andrzej Abłamowicz ustanowił dwa pierwsze po wojnie samolotowe rekordy krajowe (pierwszy na CSS-12 — wysokość 6600 m i drugi, na „Biesie" — wysokość 7 084 m). Drugi rekord uznany został przez FAI jako rekord świata.

1957

21.I. — XXII zebranie sprawozdawczo-wyborcze. Prezes Tadeusz Więckowski. **16.III.** — R. Skatulska i M. Wojtkowska jako pierwsze kobiety w kraju otrzymały tytuły mistrzyń sportu **5.V.** — 9 pilotów wykonało przelot otwarty ponad 500 km. Ustanowiono trzy rekordy krajowe. **14.V.** — A. Abłamowicz ustanowił 4 samolotowe rekordy w odległości lotu w obwodzie zamkniętym, w tym rekord świata (2 884,5 km). **26.V.** — Pierwszy po wojnie start balonu wolnego „Syrena". **30.V.** — Ludwik Natkaniec ustanowił



samolotowy rekord świata (320,36 km/h). **14.VI.** — W. Szemplińska pobiła rekord krajowy w przelocie po trasie trójkąta 200 km. **1.VII.** — P. Majewska zwyciężyła w Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał R. Bitnera. **19.VII.** — Zginął mistrz Polski i rekordzista szybowcowy Adam Brzoza. **31.VII.** — Jan Gawęcki szybowcowym mistrzem Polski juniorów. **16.VIII.** — Zwycięstwo zespołowe skoczków w SpadMP; R. Skatulska wicemistrzynią Polski. **4.IX.** — Tadeusz Dulla wykonał skok z wysokości 12 125 m (rekord Polski). **5.IX.** — Ryszard Witkowski ustanowił śmigłowcowy rekord świata. **19.X.** — P. Lipowczan wykonał 5000 skok spadochronowy w AW (1936—1957). **29.X.** — Z. Dudzik i S. Majerowski samolotowymi wicemistrzami Polski. **4.XI.** — P. Majewska jako pierwsza otrzymała Medal im. Czesława Tańskiego za wybitne osiągnięcia w szybownictwie. **21.XI.** — A. Abłamowicz ustanowił dwa nowe rekordy samolotowe we wznoszeniu na wysokość 3 000 i 6 000 m. **10.XII.** — Sekcja spadochronowa ponownie zdobyła 1 miejsce we współzawodnictwie międzyklubowym. **15.XII.** — Obchody z okazji 30 rocznicy działalności AW.

1958

30.III. — XXIII zebranie sprawozdawczo-wyborcze. Prezes Włodzimierz Humen. **26.IV.** — A. Abłamowicz ustanowił samolotowy rekord krajowy we wznoszeniu na wysokość 3 000 m. **25.V.** — Lech Jeske ustanowił rekord krajowy w skoku spadochronowym z 1 000 m. **13.VI.** — R. Skatulska i W. Tracz ustanowili 2 rekordy z wysokości 8 170 m. **24.VI.** — Ustanowiono dwa kolejne rekordy spadochronowe z wysokości 8 000 m. **18.VII.** — Lucyna Bajewska ustanowiła 2 rekordy świata w przelocie docelowym i otwartym na szybowcu dwumiejscowym (489,8 km). **10.VIII.** — Ta sama pilotka ustanowiła nowy rekord świata w przelocie po trasie trójkąta 300 km (50 km/h). **15.IX.** — Skok grupowy 19 spadochroniarzy z wysokości 4 500 m. **9.X.** — Krajowy rekord kobiecy w grupowym skoku z wysokości 8 290 m. **28.X.** — L. Jeske pobił rekord krajowy w skoku z 1 000 m. **30.X.** — Ustanowiono 3 rekordy krajowe w skokach nocnych z wysokości 7 000—8 300 m.

1959

12.III. — Zginął w czasie skoku mistrz sportu Zbigniew Chronik. **14.V.** — Władysław Niestoj mistrzem Polski w kategorii modeli z napędem gumowym. **27.V.** — Pierwsi piloci balonowi po wojnie: Stanisław Mosica, Sławomir Makaruk. **7.VI.** — Zbigniew Burzyński, Franciszek Janik i Walenty Nowacki zajęli 3 pierwsze miejsca w zawodach balonowych o puchar MTP. **24.VI.** — Ireneusz Kucharski ustanowił rekord krajowy w przelocie po trasie trójkąta 200 km. **27.VIII.** — Franciszek Szachewicz zajął 2 miejsce w Konkursie Akrobacji Szybowcowej. **21—31.VII.** — AW był gospodarzem spadochronowych mistrzostw Polski. **4.X.** — Z. Dudzik i L. Widawski samolotowymi wicemistrzami Polski.

1960

2.IV. — XXIV zebranie sprawozdawczo-wyborcze. Prezes Jan Zwierzyński. **18.VI.** — Jerzy Łobodda wykonał 1000 skok ze spadochronem. **26.VI.** — L. Bajewska ustanowiła rekord świata w przelocie docelowo-powrotnym (387 km). **8—10.VII.** — AW był gospodarzem Samolotowych Mistrzostw Polski w Akrobacji. **2.VIII.** — Zygfryd Sulisz wicemistrzem świata w kategorii modeli z napędem silnikowym. **12.IX.** — Rekord krajowy w skoku grupowym z wyso-

Tadeusz Więckowski **Leon Powsiński**



PÓŁ WIEKU TEMU I DZIŚ

JERZY OSIŃSKI

Geneza Aeroklubu Warszawskiego jest naszym czytelnikom już dość dobrze znana. Wiemy, że wywodzi się z Aeroklubu Akademickiego, że kolebką jego była Redakcja „Młodego Lotnika" (z którego powstała „Skrzydlata Polska"), że przy organizacji współdziałała Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej, z której wyszli konstruktorzy sławnych samolotów RWD. Jeśli — jak chcą niektórzy — mielibyśmy szukać dla Aeroklubu Akademickiego w Warszawie antenatów wśród organizacji lotniczych o różniącym się profilu, ale za to dostojnych wiekiem, to protoplastą AAW był Polski Lotniczy Związek Młodzieży — stowarzyszenie powstałe w roku 1922... Łączyły te dwie organizacje ci sami ludzie w zarządzie oraz ten sam organ — „Młody Lotnik".

Mało kto jednak już dziś pamięta, w jakich warunkach i jak działał ten pierwszy, stawiający sobie za cel upowszechnienie latania i cel ten pomyślnie realizujący — lotniczy klub sportowy.

Aeroklub Akademicki w Warszawie rozpoczął swą działalność w październiku 1927 r., uzyskawszy 3 skasowane w wojsku samoloty Caudron G-3, przenośny hangar brezentowy, skrawek lotniska Mokotowskiego i zasiłek pieniężny LOPP na paliwo. Ambicją klubu było, aby z tym kapitałem, własnymi siłami, w ciągu paru miesięcy zagospodarować swój „aerodrom" — jak to wówczas nazywano część lotniska pod zabudową — uruchomić „szkołę pilotów".

Okres jesienno-zimowy 1927/28 wypełniły prace organizacyjne oraz kurs teoretyczny. Prace na lotnisku rozpoczęły się wiosną 1928 r. W ciągu zaledwie paru tygodni wyrównano i ogrodzono teren „aerodromu", wysypano go żużlem (pomoc zawsze ofiarnych dla klubu kolejarzy), zmontowano hangar i postawiono pierwszy budynek klubu. Była to skrzynia po samolocie Potez z wyciętymi otworami na okna. Z jednej strony skrzyni mieściła się „kancelaria szkoły pilotów", z drugiej — siedziba mechanika, Stanisława Laudańskiego, przez długi czas jedynego etatowego pracownika klubu. Następnym budynkiem AAW był stary wagon kolejowy. Życie klubowe w zimie ogniskowało się w innym, niewiele większym pomieszczeniu bufetu cywilnego portu lotniczego. Wszystkie prace terenowe i budowlano-montażowe wykonywane były, oczywiście, własnoręcznie przez członków klubu. Przyszli piloci pomagali również przy montażu Caudronów, wykonywanym pod kierownictwem Władysława Korbla, jednego z kandydatów do szkolenia.

Kiedy w czerwcu 1928 rozpoczęły się loty, wszyscy ochoczo brali się do mycia samolotów, zaawansowani w technice pomagali mechanikowi w przeglądzie silnika, naciągali wiecznie pękające druty Caudrona. Każdy troszczył się o majątek klubu, a w razie uszkodzenia samolotu (co w owych czasach zdarzało się niemal codziennie) czuł się zobowiązany być pierwszym przy naprawianiu szkody.

Były to piękne, niezapomniane chwile! Prace na lotnisku zaczynały się o świcie i trwały do rozpoczynania zajęć studenckich. Często schodziliśmy się także po wykładach i z reguły w niedziele. Na myśl, że wkrótce będzie mógł zaznać rozkoszy lotu na „własnych" samolotach, każdy z nas czuł nie tylko radość, ale też i dumę z zespołowych osiągnięć klubu. Trzeba dodać, że to bezgraniczne oddanie klubowi i lataniu u niejednego z nas odbiło się później ujemnie na studiach i tzw. karierze życiowej. Ja studiowałem swoje prawo 7 lat, a prezes Sekcji Lotniczej, Jerzy Wędrychowski, politechnikę jeszcze dłużej.

Na lotnictwo patrzyliśmy wówczas innymi oczyma. Dla nas latanie było czymś więcej niż sportem. Było ono owiane romantyzmem, miało w sobie urok czegoś nieomal nadziemskiego. Charakteryzuje to najlepiej apel „Akademicy, na lotnisko!", ogłoszony przez Redakcję „Młodego Lotnika" w związku z organizowaniem aeroklubu.

— Jak nikt inny może, tak bliski duchem idei lotnictwa jest akademik — czytamy na wstępie do apelu — ...Dusza jego młoda rwie się w przestworza... I właśnie on, w wieku samolotów i sterowców, jest może najdalej od rzeczy najprostszej — realizacji idei, którą zna — od latania!

— Zbyt silnie jednak — czytamy dalej — przejawia się dążenie do latania wśród młodych, aby nie wyrwać wreszcie lotnictwa z jego ram oficjalnych — krępujących i ciasnych.

A w zakończeniu — zapowiedź pełna wiary we własne siły:

— Hangar przestanie być „świętem świętych", a lotnicy kastą. ...Rozszumi się niebo nad Warszawą. Nie będzie leciał z poddasza za zanikającym cieniem samolotu tęskny wzrok akademika.

Jakże to dziś wydaje nam się egzaltowane!

Pierwsi członkowie AAW odznaczali się niespożytą werwą i humorem. Aeroklub Akademicki wprowadził u siebie oryginalne, dowcipne uroczystości „pasowania rycerzy knypla", z namaszczaniem oliwą z silnika i przysięgą na korkociąg, oraz „laszowanie funksów" w kadłubie starego samolotu połączone z wywracaniem delikwenta. Wyszkoleni w Aeroklubie Akademickim piloci otrzymywali herby i zawołania związane z przeżyciami w szkole. I tak np. pierwszy kierownik szkoły, Jerzy Widawski, otrzymał herb „Samoknypel", jego następca, Witold Rychter — „Herod" (był bardzo surowy), Karol Trzetrzewiński — „Złota rączka", Jerzy Drzewiecki „Bysio", Konrad Jagoszewski — „Nosal", Stanisław Hiszpański — „Kangur" itp. Wszystkim ceremoniom,



Pasowanie „rycerzy knypla" (1928). Mistrzem ceremonii jest prof. Tadeusz Pruszkowski. Z jego prawej strony siedzi Jerzy Osiński, z lewej strony „Pruszcza" stoi Jerzy Widawski.

Zdjęcie: archiwum

jak i całemu życiu klubowemu przewodził niezapomniany profesor Akademii Sztuk Pięknych Tadeusz Pruszkowski, wielki artysta i „lotnik z Bożej łaski". Jego barwny życiorys lotniczy powinien doczekać się kiedyś osobnego opracowania.

Byliśmy romantyczni i weseli, ale lotnictwo traktowaliśmy poważnie. Latało się śmiało, ale z rozwagą. A trzeba dodać, że gdy rozpoczynaliśmy latanie, nie było jeszcze ani przepisów o wykonywaniu lotów, ani warunków dla personelu lotniczego, nie obowiązywały też badania lotniczo-lekarskie.

W ciągu dwóch pierwszych lat mieliśmy w klubie wiele różnorodnych kraks i przymusowych lądowań, ale obyło się bez ofiar. Jednak na początku roku 1930 los doświadczył nas niemiłosiernie. Na naszych oczach zginął w locie propagandowym z dziennikarzem jeden z najbardziej lubianych i wartościowych kolegów, nieoceniony „szef zaopatrzenia" klubu Lolek Trzetrzewiński, student WSH. Stratę tę odczuliśmy bardzo boleśnie. Wkrótce po tym — jako że nieszczęścia chodzą w parze — zdarzyło się parę niegroźnych, ale „efektownych" kraks. Wszystko to wywołało nieprzyjemny oddźwięk w prasie i u paru patrzących „krzywym okiem" na latanie studentów „filistrów" z wojska. Nie przestraszyło to nas i nie zniechęciło. Zresztą, w tym czasie wypadki lotnicze były na porządku dziennym. Nasza odpowiedź — była w formie ostra, ale przekonywująca: latać trzeba i latać będziemy. Sprawa nie tylko szybko ucichła, lecz także przysporzyła nam nowych sympatyków. Za to coraz trudniej było niejednemu z nas dojść do porozumienia z własną, kochającą matką!

Z przygód lotniczych wyniosłem szacunek dla przepisów i teraz wszystkim to zalecam. A dosżedłem do tego w następujących okolicznościach. Ministerstwo Komunikacji chcąc zapobiec lekkomyślności wydało w roku 1929 surowe przepisy, nakazujące bezwarunkowe latanie w kasku i staranne przypasywanie się, a na mnie, jako ówczesnego prezesa klubu, nałożony został obowiązek dopilnowania przestrzegania tego zarządzenia. Następnego dnia miałem odbyć lot z instruktorem Kazimierczukiem na Hanriot'cie. Może nie z nadmiaru gorliwości, ale wiedziony jakimś przeczuciem — ostentacyjnie i bardzo starannie wykonałem polecenia, co też nie omieszkało wzbudzić reakcji kolegów. Trzeba trafu, że w locie zerwała się linka steru głębokości i trzeba było przymusowo lądować. Przy lądowaniu Hanriot „poszedł na skrzydło" i skapotował, a my zawiśliśmy głową w dół i tylko dzięki dobrze zapiętym szelkom ocaliliśmy życie. Od tej pory starannie przypinałem się, nawet lecąc w kabinie samolotu pasażerskiego.

Byliśmy bardzo ambitni. Ceniliśmy i szanowaliśmy naszych opiekunów, ale pragnęliśmy osiągać założone cele własną pracą i chcieliśmy rządzić się sami. Gdy reprezentowany pod przewodnictwem ks. Janusza Radziwiłła Aeroklub RP zdradzał zamiary roztoczenia nad nami swej opieki, stworzyliśmy własny organ nadrzędny — Związek Aeroklubów Akademickich (w końcu roku 1928 istniały już 4 aerokluby akademickie).

Wśród naszych opiekunów i protektorów ze szczególnym sentymentem wspominam czcigodnego profesora Czesława Witoszyńskiego, działaczy Ligi Obrony Powietrznej Państwa — sędziego Franciszka Falkiewicza, inż. Stanisława Rudzińskiego, inż. Janusza Kalińskiego, Stefana Floryanowicza i Tadeusza Rerutkiewicza — a także naszego przyjaciela, pierwszego „oficera łącznikowego" AAW Franciszka Żwirkę i długoletniego sekretarza generalnego Aeroklubu RP Bogdana Kwiecińskiego. Pośród działaczy klubu w pierwszych latach szczególnie zasłużyli się: szefowie wyszkolenia Jerzy Widawski, Witold Rychter, Olimpiusz Nartowski i Kazimierz Kazimierczuk oraz Konrad Jagoszewski, Tadeusz Halewski, Tadeusz Pruszkowski, Karol Trzetrzewiński, Stanisław Hiszpański, Stanisław Rogalski, Władysław Korbel, Wacław Sobol, Tadeusz Gryżewski, Halina Orgelbrandówna. W nieco późniejszym okresie: Stefan Iwanowski, Mieczysław Pronaszko, Robert Hirszbandt, Antoni Kocjan, Zbigniew Oleński, Jan Rudowski i Marian Wodziański.

Aeroklub RP podsumowując w roku 1933 osiągnięcia pierwszego 5-letniego okresu działalności aeroklubów wydał o Aeroklubie Akademickim w Warszawie następującą opinię:*)

— „Brawurowy szturm tej „pierwszej linii" otwiera w roku 1927 przed wyczekującymi masami wolne horyzonty lotnisk i szybowisk i rozpoczyna przyspieszony pościg za krajami zachodu. „Pierwsza linia" ujawniła tutaj niezwykłe walory: nie czcze tylko umiłowanie idei, lecz wiarę we własne siły i instynktowny zmysł organizacyjny. Nie uległa sceptycyzmowi otoczenia, a zaraziła go swoim niespożytym entuzjazmem. Nie zmarnowała żadnej możliwości — przeciwnie, z przedziwnym darem umiała podchwycić możliwości niemal niewidoczne — „wydobyć je z pod ziemi".

Tak było pół wieku temu. A dziś?

Dziś młodzież pała taką samą żądzą latania. Spowszedniały samoloty i szybowce, ale jest coś jeszcze bardziej emocjonującego — l o t n i a! Lata się znowu „na patykach", ale „ze skrzydłami u ramion".

Historia się powtarza. Gdy przypomnę sobie szturm „lotniarzy" na Aeroklub Warszawski dwa lata temu, gdy patrzę, z jakim zapałem i wytrwałością pracuje teraz sekcja lotniowa w klubie opierając się o własne siły i środki i gdy w dodatku uświadomię sobie, że to właśnie „moja" „Skrzydlata Polska" rzuciła hasło lotniarzy „Skrzydła dla wszystkich" i dzielnie im sekunduje, to ubywa mi lat 50 i czuję, jakbym znowu przeżywał pierwsze lata Aeroklubu Warszawskiego.

*) „5 lat lotnictwa sportowego w Polsce" — wydawnictwo Aeroklubu RP, 1933 r.

Chwila towarzyskiego relaksu w bufecie portu na lotnisku mokotowskim (1929). Od lewej: T. Gryżewski, J. Hering, W. Rychter, K. Rogalska, T. Pruszkowski, W. Korbel, H. Rychterowa i J. Osiński. Na zdjęciach poniżej: Dwa pierwsze pomieszczenia i hangar AAW (1928).

Zdjęcia: Archiwum



WITOLD RYCHTER

W PIERWSZEJ SZKOLE PILOTÓW AAW

Skąd znalazłem się w lotnictwie?

Gdy miałem dziesięć lat, a było to w roku 1912, opanowała mnie pasja budowania modeli samolotów, jak to się wtedy mówiło — aeroplanów. Żyłem przez kilka lat w świecie bambusu, lipowych beleczek, batystu na pokrycie, śmigiełek Chauviera i Drzewieckiego, kółek i gumy do napędu. Skarby te nabywało się po propagandowo niskiej cenie w małym sklepiku „Aero-Office" Zygmunta Deklera, wielce zasłużonego redaktora czasopisma „Lotnik i Automobilista" i niezmordowanego propagatora lotnictwa i samochodziarstwa. Wzory modeli zdobywało się z niemieckiego miesięcznika „Flugsport". Oczywiście wszystkie modele musiały latać, i to tym lepiej, im bardziej były ekstrawaganckie: „Paulhan-Tatin" ze śmigłem z tyłu, za usterzeniem; „Voisin-Canard" — kaczka i to w dodatku na pływakach; „Dunne" w kształcie bezogonowej strzały; „Etrich-Taube" o rozpiętości 2 m, wypożyczany do lotów na arenie cyrku Cinisellego (na ul. Ordynackiej w Warszawie) — to były modele, to była robota!

Od najmłodszych też lat zgłębiałem wiedzę samochodową i lotniczą, co objawiło się zdobyciem pierwszego motocykla „Indian" już w 1919 r., otrzymaniem prawa jazdy, nabyciem znacznej wprawy w prowadzeniu samochodów bardzo wielu marek i typów i zgłębieniem tajemnic budowy i działania samolotów i ich silników. Nie było jednak wtedy mowy o praktycznym zainteresowaniu się lataniem, gdyż takie ryzyko przysługiwało wyłącznie lotnikom wojskowym. Otarłem się jednak dość wcześnie, gdyż już w 1919 r., o latanie, jako praktykant w Centralnych Warsztatach Lotniczych na Mokotowie w Warszawie, w którym zaprzyjaźniłem się z oblatywaczem, pilotem od 1914 r., Bolesławem Skrabą. Brał on mnie często na oblatywane samoloty i w ten sposób przeżyłem szczęśliwie latanie wstępne, jako worek z piaskiem, na takich typach jak: Albatros B2, C3, C5, C7 i C10; LVG, AEG, Roland CL II, Brandenburg i Bristol; przeżyłem nawet (z niewielkimi tylko uszkodzeniami ciała) elegancki kapotaż na Halberstatcie, o którym nawet kolegom w gimnazjum nie mogłem powiedzieć, bo uznaliby fakt latania, a nawet „katastrofy", za nieprawdopodobną bujdę.

I oto w końcu 1927 r. pasja lotnicza, przytłumiona do tego czasu nauką oraz uprawianiem wyścigowego i rajdowego sportu motocyklowego i samochodowego, odezwała się ponownie na wieść, że Jerzy Osiński, student UW i redaktor miesięcznika „Młody Lotnik", założył z kilkoma innymi entuzjastami Aeroklub Akademicki w Warszawie, którego celem było szkolenie studentów na pilotów. Coś takiego w czasach, gdy pilotem, i to zawsze bohaterskim, mógł zostać wyłącznie wojskowy! Użyłem więc wszelkich środków i wpływów, aby być przyjętym do tego akademickiego środowiska lotniczego i móc ukończyć pilotaż.

Jaki tam pilotaż! Przecież „eskadrę" AAW stanowiła wiązka patyków, kilka płatów, cztery kółka i śmieszny, rotacyjny silnik Le Rhône 80 KM, który obracał się wraz z osadzonym na nim śmigłem na zamocowanym w kadłubie samolotu wale korbowym. Od czego jednak był entuzjazm przyszłych pilotów? Pod kierunkiem szefa „Szkoły Pilotów AAW", kochanego i cenionego Jerzego Widawskiego, podjęto nieprawdopodobne zadanie złożenia tych patyków i płatów do kupy, aby powstał z nich „prawdziwy" samolot!

DOKOŃCZENIE NA STR. 10





Kazimierz Trukan — Gustaw Sidorowicz

kości 1 500 m. **14.IX.** — Sławomir Makaruk i Jan Gawęcki zwyciężyli na „Syrenie" w Krajowych Zawodach Balonowych. **21.IX.** — Kobiecy rekord krajowy w skoku grupowym z wysokości 600 m. **2.X.** — Z. Dudzik i A. Milkiewicz mistrzami, a P. Adamiec i L. Widawski wicemistrzami samolotowymi Polski. **8.X.** — Wykonano 10-tysięczny skok spadochronowy po wojnie.

1961

11.VI. — Zwycięstwo zespołowe modelarzy na MPML; W. Niestoj i Z. Sulisz mistrzami Polski. **25.VI.** — S. Makaruk, S. Mosica i J. Gawęcki zwyciężyli w zawodach balonowych o puchar MTP. **12.VIII.** — M. Puchar i M. Wojtkowska ustanowili dwa rekordy Polski w skokach z 1 000 m. **1.—2.IX.** — Jerzy Kosiński wicemistrzem świata w kategorii modeli z napędem gumowym. **2.IX.** — S. Makaruk zwyciężył w międzynarodowych zawodach balonowych w Holandii. **4.IX.** — Rudolf Zelent ustanowił krajowy rekord spadochronowy z wysokości 1 000 m. **5.IX.** — R. Skatulska ustanowiła krajowy rekord spadochronowy z 600 m, a L. Jeske z 2 000 m. **24.IX.** — M. Puchar zdobyła tytuł mistrzyni Polski w spadochroniarstwie. **1.X.** — S. Makaruk zwyciężył w II Krajowych Zawodach Balonowych.

1962

25.III. — XXV zebranie sprawozdawczo-wyborcze. Prezes Michał Jakubik. **18.V.** — Zginął mistrz sportu Jerzy Koss. **10.VI.** — Z. Dudzik i A. Kozłowski zwyciężyli w Locie Południowo-Zachodniej Polski. **9.IX.** — Z. Dudzik i A. Koskowski samolotowymi mistrzami Polski. **16.IX** — W. Niestoj i B. Spunda mistrzami Polski w modelarstwie lotniczym. **22—24.IX.** — I Warszawskie Zawody Samolotowe (8 załóg). Zwyciężyli Jan Gawęcki i Zbigniew Bukowski. **1.X.** — Marek Szugzda ustanowił krajowy rekord spadochronowy z 1 000 m (1,2 m). **10.X.** — Mistrzostwa Warszawy w Akrobacji Szybowcowej. Mistrz — Jerzy Łącki. **14.X.** — Janusz Krasicki zwyciężył w Krajowych Zawodach Balonowych. **X.** — Z. Dudzik zajął 2 miejsce w Belgradzkich Zawodach Samolotowych.

1963

20.IV. — Zginął Sławomir Makaruk. **12.V.** — W Gwiaździstym Zlocie Dziennikarzy i Pilotów zwyciężyli: Z. Dudzik — J. Zarębski, 2 miejsce zajęli A. Adamkiewicz — Tadeusz Stępień. **27—30.VI.** — W Zlocie do Morza zwyciężyli T. i U. Śliwakowie. **VII.** — Andrzej Kmiotek szybowcowym mistrzem Węgier; II Warszawskie Zawody Samolotowe. Zwyciężyli Krzysztof Siciński i Jerzy Loska; Pelagia Majewska ustanowiła 3 rekordy świata: docel-powrót (457 km), trójkąt 300 km (68,5 km/h), przelot otwarty (562,4 km). **3.VIII.** — Ta sama pilotka ustanowiła kolejny rekord świata w przelocie po trasie trójkąta 300 km (75,69 km/h). **1.IX.** — Jerzy Bański zwyciężył w Jeżowskich Zawodach Szybowcowych. **22.IX.** — M. Puchar spadochronową mistrzynią Polski. **30.IX.** — Z. Dudzik i A. Koskowski samolotowymi mistrzami Polski. W 1963 r. w modelarstwie lotniczym 4 rekordy ustanowił Jerzy Kosiński, a 2 Edmund Osiński.

1964

2.II. — Po raz trzeci w CZSzyb o memoriał R. Bitnera zwyciężyła P. Majewska. **24.III.** — P. Majewska jako pierwsza kobieta w lotnictwie sportowym otrzymała tytuł Zasłużonej Mistrzyni Sportu. **5.IV.** — XXVI zebranie sprawozdawczo-wyborcze. Prezes Roman Paszkowski. **12.VI.** — Modelarze warszawscy zdobyli Puchar Bałtyku. **21.VI.** — A. Kmiotek szybowcowym wicemistrzem Polski. **2, 24 i 26.IX.** — A. Abłamowicz (1)





Andrzej Ziemiński Ryszard Bitner



Andrzej Koskowski Polikarp Adamiec

i L. Natkaniec (3) ustanowili 4 rekordy świata na odrzutowym samolocie TS-11 „Iskra". 20.IX. — R. Sokołowska mistrzynią, a M. Puchar spadochronową wicemistrzynią Polski. IX. — III Warszawskie Zawody Samolotowe. Zwyciężyli M. Zaborek i T. Malinowski (15 załóg). 3—4.X. — Zespół warszawski (A. Adamkiewicz, Z. Dudzik i W. Kwiatkowski) zwyciężył w zawodach zespołów akrobacyjnych.

1965

9.V. — W Rajdzie Samolotowym Dziennikarzy i Pilotów pierwsze miejsce zajęli W. Kwiatkowski — T. Stępień. **VIII.** — IV Warszawskie Zawody Samolotowe (16 załóg). Zwyciężyli Dariusz Grodzicki i Stanisław Skrzyński. **5.IX.** — W spotkaniu zespołów akrobacyjnych zwyciężył ponownie zespół AW w składzie z 1964 r. **4, 24.IX. i 1.X.** — Grupa 11 skoczków ustanowiła 6 krajowych rekordów spadochronowych. **15—16.X.** — I Warszawskie Zawody Spadochronowe (15 skoczków). Zwyciężył Marek Szugzda. W 1965 r. modelarze AW uczestniczyli w 15 imprezach sportowych, w czasie których zdobyli 12 miejsc pierwszych lub tytułów mistrzowskich.

1966

3.IV. — XXVII zebranie sprawozdawczo-wyborcze. **29.IV.** — Grupa 8 skoczków ustanowiła dwa nowe rekordy krajowe. **18.V.** — L. Bajewska zwyciężyła w ogólnopolskich zawodach szybowcowych kobiet **15.22.V.** — I Warszawskie Zawody Szybowcowe (16 pilotów). Zwyciężył Krzysztof Trzpil. **13.VII.** — Mirosław Królikowski w klasie otwartej zajął 1 miejsce, a Pelagia Majewska zdobyła 2 miejsce w klasyfikacji kobiecej w Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Orle. **VIII—IX.** — V Warszawskie Zawody Samolotowe (14 załóg). Zwyciężyli Grodzicki — Skrzyński. **4.IX.** — Jerzy Lenartowicz zwyciężył w I Zawodach Spadochronowych o puchar Zalewu Zegrzyńskiego. **11.IX.** — M. Puchar mistrzynią Polski w spadochroniarstwie. **18.IX.** — M. Puchar wykonała 1 000 skok jako druga kobieta w Polsce. W 1966 r. modelarze AW brali udział w 16 imprezach sportowych i zajęli 9 pierwszych miejsc.

1967

20.I. — AW otrzymał Zespołową Odznakę Tysiąclecia Państwa Polskiego. **9.IV.** — Marek Skromny otrzymał nagrodę przechodnią za zwycięstwo w CZSzyb. AW o memoriał S. Makaruka. **4—14.VI.** — II Warszawskie Zawody Szybowcowe (16 pilotów). Zwyciężył Tadeusz Dunowski. **18.VI.** — Mirosław Królikowski szybowcowym mistrzem Polski. **15.VI.** — Grupa skoczków ustanowiła rekord krajowy z wysokości 600 m. **20.VII.** — Wykonano 15-tysięczny skok ze spadochronem po wojnie. **VIII.** — VI Warszawskie Zawody Samolotowe. Startowało 19 załóg. Zwyciężyli P. Lipowczan i E. Grodecka. **14.X.** — Z. Dudzik, W. Kwiatkowski i T Pawlikowski zwyciężyli w Samolotowych Mistrzostwach Polski w Akrobacji Zespołowej

DOKOŃCZENIE ZE STR. 9

Jakaż była radość lotniczego ludu, gdy po raz pierwszy wzniósł się w powietrze z brzękiem rotacyjnego silnika śmieszny Caudron G3, jeszcze bez znaków rejestracyjnych, ale już ze znakami AAW na skrzydłach. Ludzie zadzierali głowy i komentowali ze zdumieniem: „Lecą skrzydła, potem długo nic, a wreszcie ogon!" Ponieważ szybkość tego „samolotu" była niewielka, a wiatr nad Warszawą niekiedy dość silny, przeto pewnego ranka „Jurcio" zawisnął z Caudronem nad centrum miasta i nie mógł dociągnąć do lotniska na Polu Mokotowskim.

Wymienię nazwiska członków pierwszego Zarządu Aeroklubu Akademickiego w Warszawie, aby zasługa nie poszła w zapomnienie. Oto dane: prezes — Jerzy Osiński, wiceprezesi — Jerzy Falkiewicz i Jerzy Widawski, sekretarz — Władysław Kozłowski, skarbnik — Karol Trzetrzewiński, członkowie — Konrad Jagoszewski, Antoni Łyżwański, Stanisław Hiszpański, Ignacy Sienkiewicz, Roman Wolański.

„Wykombinowano" stary polowy hangar typu Bessoneau, który udało się własnymi siłami ustawić tuż obok hangarów linii lotniczych „Aerolot" i zagranicznej CIDNA, latającej przez Pragę do Paryża.

W czerwcu 1928 r. Aeroklub okrzepł na tyle, że można było rozpocząć szkolenie pilotów. Widawski („Jurcio") zasiadł na pierwszym fotelu w prześmiesznej „łódce" Caudrona, a na tylnym — kolejno uczniowie-piloci pierwszego kursu: Roman Wolański, Antoni Łyżwański, Konrad Jagoszewski, Ignacy Sienkiewicz, Karol Trzetrzewiński i Bronisław Janiszewski.

Mieszkańcy okolic Pola Mokotowskiego musieli zacząć przyzwyczajać się do nowego odgłosu — do brzęku rotacyjnych silników — już od czwartej-piątej rano, kiedy to startował do pierwszego, codziennego lotu nasz Caudron.

Zdołałem sobie szczęśliwie zapewnić miejsce w grupie następnej. Ponieważ nie byłem wtedy już studentem, musiałem skorzystać z protekcji „Jurcia" na zasadzie umowy: ja ciebie nauczę jeździć na rajdach i wyścigach samochodowych, a ty nauczysz mnie latać!

Miałem szczęście. W październiku 1928 r. otrzymaliśmy od wojska używany samolot szkolny Hanriot 28 z rotacyjnym silnikiem Le Rhône i zyskaliśmy instruktora, Olimpiusza Nartowskiego („Limpek"), zwanego „Lewozwis", jako że samolot zawsze mu „wisiał" w lewo przy lądowaniu. (Ponieważ imię Olimpiusz i zdrobnienie Limpek nie brzmiało zbyt poważnie, zapytaliśmy, czy nie ma przypadkiem drugiego imienia? „O, tak, naturalnie — odpowiedział z dumą — na drugie imię mam... Symfroniusz). „Limpek" objął grupę szkolących się na Hanriocie. Byli to: Kazimiera Muszałówna, Stanisław Hiszpański, Władysław Korbel, Wacław Krzyżanowski, Kazimierz Matysiak i Witold Rychter. Wkrótce otrzymaliśmy drugiego Hanriota. Latało się codziennie, od świtu do ósmej oraz po południu, jeżeli była znośna pogoda. Wytworzyła się zażarta konkurencja pomiędzy „kodroniarzami", a „hanriocistami". Chodziło o zaszczyt wypuszczenia pierwszego absolwenta.

Program przewidywał około 120 lotów na dwusterze z instruktorem, potem loty samodzielne i wykonanie tzw. warunków: skobel pojedynczy, skobel podwójny, spirala w lewo i w prawo, lądowanie z wyłączonym silnikiem na punkt, godzinny lot na wysokości 2 000 m i warunek końcowy — przelot z Warszawy do Dęblina i z powrotem.

Trzeba zaznaczyć przy okazji, że w samolocie pilot dysponował tylko obrotomierzem (rzadko nie uszkodzonym) i wysokościomierzem. Sztuczny horyzont zastępowała z powodzeniem maska silnika, a busolę — słońce przemieszczające się o 15 stopni na godzinę; zamiast wskaźników pracy silnika — słuch pilota i położenie dźwigienki gazu.

Zostałem przez kolegów delegowany do konkurowania z prymusem „kodroniarzy". Po wykonaniu zaledwie 38 lotów na dwusterze zostałem przez „Limpka" prawie siłą wypchnięty w powietrze samodzielnie: instruktor po locie na dwusterze wysiadł z kabiny, zapiął pas na pustym miejscu i kazał lecieć. Ponieważ gwałtownie protestowałem, nie czując się na siłach samodzielnie wykonać lotu, po prostu przesunął dźwigienkę na pełny gaz. Z emocji zapomniałem, że mogę „manetke" cofnąć, oddałem odruchowo drążek do przodu i znalazłem się w powietrzu. Poszło nawet niezgorzej, więc odrobiłem w ciągu tygodnia „warunki".

Pewnego pięknego zatem ranka wylecieli na szkolny lot do Dęblina. jeden po drugim, dwaj rywale: Konrad Jagoszewski na Caudronie i ja na Hanriocie. Z wysokości 800 m było już widać ruiny zamku w Czersku, na które należało wziąć kurs. Następnie — tylko nie zboczyć. a w pół godziny później zjawiły się mosty na Wiśle i po lewej stronie — lotnisko w Dęblinie. Gdy tam bez kłopotów (nie licząc urwania napędu obrotomierza) doleciałem, stał już Caudron Jagoszewskiego. Pogoda gwałtownie pogarszała się, zatem tylko poświadczenie lądowania i start w drogę powrotną z oceną liczby obrotów tylko na wyczucie i na słuch, bo naprawa obrotomierza dałaby wielki handicap konkurentowi.

Wystartowaliśmy jednocześnie i z niekłamaną satysfakcją zauważyłem, że Caudron bierze kurs nie tyle na Warszawę, ile na... Siedlce. Byłaby to „dobra nasza", gdyby mi w okolicach Żelechowa nie „nawalił" silnik, zdając obroty do połowy. Zatem — w myśl wykutych na pamięć zasad: rozejrzeć się, szybko wybrać pole i już go nie zmieniać, lądować pod wiatr, wzdłuż bruzd i nie schodzić spiralą lecz łagodnymi zakosami. Ha! Zasady dobre, ale... pode mną lasy i tylko jakaś malutka polanka. Wobec tego ostro zaciągnięta spirala, podwójny, ostry skobel; w ostatniej chwili zmiana polanki na drugą, bardziej „sympatyczną", lądowanie w poprzek bruzd na las. Skąd wieje wiatr? Po czym to poznać? Mocny ślizg na skrzydło z drzew, gwałtowne wyrównanie nad ziemią, ściągnięcie, idealne przyziemienie i skończenie biegu na kilka metrów przed drugim końcem polanki, przed ścianą lasu.

Powróciłem późnym wieczorem koleją do Warszawy i, oczywiście, z dworca natychmiast na lotnisko. Tu stoi w ciemności grupa kolegów, a zafrasowany „Jurcio" strzela raz po raz w niebo rakiety. Doszedłszy do grupy pytam więc, co się dzieje. „(...) wraca z przelotu i nie może znaleźć lotniska" — pada odpowiedź. Rzeczywiście z dala słychać silnik, ale to przecież na hamowni w zakładach PZL. A ten, który rzekomo leci, znajduje się już tutaj i podkpiwa sobie z kolegów, ale jednocześnie przeżywa tragedię, że Jagoszewski wyprzedził go z ukończeniem przelotu, a więc i szkoły...

Cóż się jednak okazuje? Oto Konrad naprawił błąd nawigacyjny i po wzięciu „pod pachę" linii kolejowej doleciał wprawdzie do Warszawy, ale z powodu mgły nie mógł przedostać się nad domami na Mokotów i postanowił lądować przymusowo na Siekierkach. Przeleciał więc wzdłuż 2-kilometrowej łąki w celu spenetrowania terenu, zawrócił, przeleciał dla pewności jeszcze raz i jeszcze raz, aż wylądował... na samym końcu pola, wpadając w rów i kapotując na plecy. Hurra! Więc mamy nadal równe szanse na prymusów, jeżeli przyprowadzę na lotnisko Hanriota bez uszkodzenia!

Następnego dnia przeciągnęliśmy samochodem Caudrona ulicami miasta do lotniska, przy czym na ulicy Bagatela i na Placu Unii Lubelskiej trzeba było wycofywać tramwaje. Tak dobrnęliśmy z samolotem do bramy lotniska na Topolowej, ale tu okazało się, że samolot w całości przez bramę nie przejdzie i trzeba go, mimo wszystko, rozebrać. Cały wysiłek poszedł na marne.

Po trzech dniach mgła ustąpiła. Po wymianie świec w silniku mego Hanriota wystartowałem z polanki (cóż to był za kryminalny start!) i doprowadziłem samolot do Warszawy. Konradowi i mnie zaliczono ukończenie szkoły w tym samym dniu, a mnie przyznano ponadto rekord krótkości wyszkolenia: nie licząc czasu przelotu i godziny przebywania na wysokości 2 000 m, na loty dwusterowe i samodzielne — 2 godziny i 38 minut!

WITOLD RYCHTER

Na zdjęciach: Pierwsze dwa typy samolotów AAW — Caudron (1928) i Hanriot (zima 1928/1929).



KONSTRUKTORZY I NAUKOWCY Z AW

ANDRZEJ GLASS

Organizatorami Akademickiego Aeroklubu Warszawskiego w 1927 r. była młodzież akademicka. Studenci chcieli latać i budować samoloty. Szybowce i samoloty budowane w warsztatach Sekcji Lotniczej Studentów Politechniki Warszawskiej stały się sprzętem aeroklubu, a studenci-konstruktorzy brali czynny udział w kierowaniu aeroklubem oraz szkolili się w pierwszej kolejności — w pilotażu. Po ukończeniu studiów na Politechnice najczęściej rozpoczynali pracę w warszawskim przemyśle lotniczym i instytucjach naukowych. W pierwszym okresie działalności aeroklubu — wówczas grupa entuzjastów lotnictwa nie była liczna — ci sami ludzie równocześnie udzielali się wszędzie, latali w klubie, konstruowali w sekcji lotniczej, wykładali na Politechnice, pracowali w wytwórniach samolotów, silników lotniczych i w warsztatach szybowcowych oraz prowadzili prace badawcze w instytucjach naukowych. Dopiero następne pokolenia entuzjastów zaczynały od modelarstwa, szybownictwa, sportu samolotowego czy spadochroniarstwa w AW, a później kierowały swe kroki na Politechnikę, konstruowały samoloty lub prowadziły prace naukowe.

Aeroklub Warszawski odegrał ważną rolę w rozwijaniu zamiłowań lotniczych i zdobyciu kwalifikacji pilotażowych wielu konstruktorów i naukowców. W dziedzinie konstrukcji szybowców i motoszybowców największe osiągnięcia spośród członków AW miał bezsprzecznie Antoni Kocjan. W warsztatach sekcji lotniczej, a później w Warsztatach Szybowcowych na lotnisku mokotowskim powstało wiele oryginalnych konstrukcji. Szybowce Kocjana stanowiły sprzęt podstawowy naszego szybownictwa w latach 1931—1939; zbudowano ich ponad 600. Jego „Komary" były też produkowane u nas po wojnie w latach 1948—1950. W 1934 r. członkowie AW Tadeusz Tarczyński i Wiesław Stępniewski zaprojektowali szybowiec TS-1 „Promyk". Zbudowano go w 1937 r. Pierwszy polski motoszybowiec AMA (1935 r.) konstrukcji Andrzeja Anczutina, Henryka Malinowskiego i Rościsława Aleksandrowicza zbudowano w hangarze na lotnisku mokotowskim. Powstał tam również słabosilnikowy „Smyk" (1937 r.) członków klubu Jerzego Płoszajskiego, Jana Idzikowskiego i Ludwika Moczarskiego. „Smyk" był pierwszym polskim samolotem sportowym z wciąganym podwoziem.

W latach 1956—1959 grupa studentów i pracowników Wydziału Lotniczego PW: Andrzej Brzoza, Bohdan Jancelewicz, Witold Błażewicz, Jerzy Jędrzejewski, Sławomir Makaruk, Wiesława Łanecka, Wanda Szemplińska i Jacek Stupnicki zaprojektowali motoszybowiec jednomiejscowy oznaczony początkowo symbolem AW-31, później AW-51. Zmodyfikowany silnik motocyklowy był próbowany w AW, lecz kłopoty z nim przerwały budowę motoszybowca.

Konstruktorami lotni w ostatnich latach byli Witold Sobieszczański, Jerzy Wolf i Andrzej Moldenhawer.

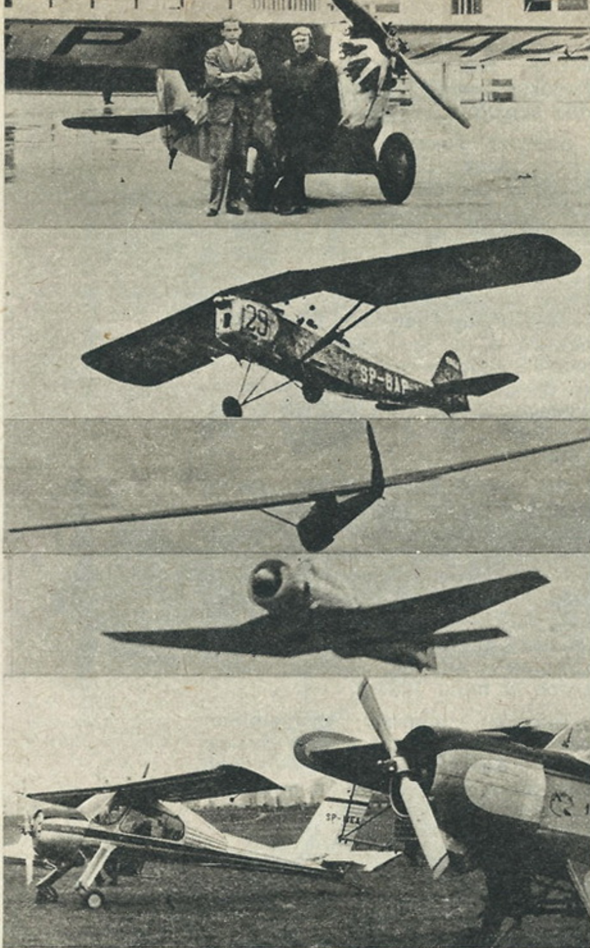
Pierwszymi samolotami sportowymi AW, na których startowano w zawodach, konkursach, zlotach itp., były konstrukcje studentów wykonane w warsztatach sekcji lotniczej PW: JD-2 (1926) konstrukcji J. Drzewieckiego, WR-I (1927) S. Rogalskiego i St. Wigury, PS-1 (1928) St. Praussa, RWD-1 (1928) Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego, JD-2bis (1930) Drzewieckiego i następnie cała plejada samolotów RWD budowanych już seryjnie w warsztatach sekcji lotniczej, a następnie w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych na Okęciu.

Po śmierci Wigury w 1932 r. do zespołu RWD dołączyli m.in. członkowie AW: Leszek Dulęba, Andrzej Anczutin, Bronisław Żurakowski i Henryk Milicer (po wojnie konstruktor australijskiego samolotu sportowego „Air Tourer").

Konstruktorzy Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie także w dużym stopniu byli związani z Aeroklubem Warszawskim. Bardzo aktywnym członkiem AW był najsłynniejszy nasz konstruktor lotniczy, Zygmunt Puławski, pilot i twórca rodziny samolotów myśliwskich P, stanowiących podstawowe wyposażenie polskiego lotnictwa myśliwskiego w latach 1933—1939. Przez wiele lat działał w AW Stanisław Prauss, konstruktor m.in. „Karasia" i „Suma".

Podczas okupacji hitlerowskiej Antoni Kocjan i Stefan Waciórski rozszyfrowali tajemnicę hitlerowskiej broni V-2. Obaj zginęli w 1944 r.

Po wojnie w Instytucie Lotnictwa i Centralnym Studium Samolotów, przemianowanym później na WSK-Okęcie, powstały konstrukcje lotnicze zaprojektowane przez członków AW. Bronisław Żurakowski stworzył pierwszy polski śmigłowiec BŻ-1 „GIL" (1950 r.), a następnie śmigłowiec BŻ-4 „Żuk" (1959 r.). Przy rozwoju samolotu Jak-12 i PZL-101 „Gawron" (1958 r.) pracowali piloci AW Sergiusz Musiałowicz i Feliks Borodzik. W projektowaniu samolotów szkolno-treningowych TS-8 „Bies" (1955 r.) i TS-11 „Iskra" (1960 r.) pod kierunkiem Tadeusza Sołtyka brali udział członkowie AW: Jerzy Jędrzejewski, Andrzej Adamkiewicz, Lech Żurkowski, Andrzej Okoński.



Niektóre z konstrukcji lotniczych, przy których pracowali konstruktorzy i naukowcy z AW: RWD-2 obok którego stoją St. Wigura i F. Żwirko; RWD-8; „Komar"; „Bies"; „Wilga" i „Gawron". Zdjęcia: H. Kucharski (1), B. Ranoszek (1) i archiwum

Samolot aeroklubowy PZL-104 „Wilga" projektował zespół pod kierunkiem Andrzeja Frydrychewicza i Bronisława Żurakowskiego z udziałem członków AW Andrzeja Kardymowicza, Wojciecha Gadomskiego, Andrzeja Okońskiego, Andrzeja Glassa, Andrzeja Rudiuka i Jacka Stupnickiego.

Również w biurach konstrukcyjnych PZL-Mielec i PZL-Świdnik nie brak konstruktorów i pilotów doświadczalnych, którzy byli członkami AW. Pierwszy wybitny konstruktor silników lotniczych Stanisław Nowkuński był członkiem założycielem AW. Skonstruował on wiele silników o mocy 120—600 KM.

Spośród pracowników prowadzących badania sprzętu lotniczego, a wywodzących się z AW, w pierwszym rzędzie należy wymienić pilotów doświadczalnych PZL (1928—1939): Jerzego Widawskiego, Kazimierza Kaźmierczuka i Stanisława Riessa; Instytutu Technicznego Lotnictwa (do 1939): Jerzego Rzewnickiego, Wilhelma Challier, Kazimierza Kulę, Tadeusza Ciastułę, Rolanda Kalpasa, Franciszka Janika, Romualda Szukiewicza, Zbigniewa Oleńskiego i Andrzeja Włodarkiewicza; RWD (1933—1939): Kazimierza Chorzewskiego, Aleksandra Onoszkę i Eugeniusza Przysieckiego. Piloci doświadczalni Instytutu Lotnictwa (1946—1977), członkowie AW: Andrzej Abłamowicz, Ludwik Natkaniec, Sławomir Makaruk, Aleksander Wąsowicz, Jerzy Szymankiewicz, Ryszard Witkowski, Stanisław Wielgus, Jerzy Zięborak, Jan Gawęcki i skoczek doświadczalny Tadeusz Kwak; WSK PZL-Okęcie: Jerzy Jędrzejewski, Jerzy Wojnar, Roman Sochacki, Zygmunt Mazan; WSK PZL-Mielec: Tadeusz Gołębiewski: WSK PZL-Świdnik — Wiesław Mercik; ITWL — Józef Menet.

Członkami AW byli naukowcy: Czesław Bieniek (aerodynamik), Stanisław Wigura, Stanisław Rogalski, Wiesław Stępniewski — z katedry budowy płatowców. Protektorem AAW był twórca Instytutu Aerodynamicznego, prof. Czesław Witoszyński. Po wojnie członkami AW prowadzącymi zajęcia na Wydziale MEL Politechniki Warszawskiej m.in. byli lub są: Leszek Dulęba, Bohdan Jancelewicz, Witold Błażewicz, Andrzej Okoński, Jacek Kapkowski, Andrzej Jaworski, Stanisław Danielecki, Wanda Szemplińska-Stupnicka, Wiesława Łanecka-Makaruk, Wiesław Łucjanek.

Spośród pracowników naukowych zajmujących się zagadnieniami sportu lotniczego należy wymienić Włodzimierza Humena z AWF oraz znanego meteorologa szybowcowego Władysława Parczewskiego.

Opracowanie powyższe zawiera tylko niektóre nazwiska. Pełny wykaz konstruktorów i naukowców AW jest obszerniejszy.



1968

V—VI. III Warszawskie Zawody Szybowcowe (22 pilotów). Zwyciężył Włodzimierz Chmielewicz. 11.VI. — Zginął Zbigniew Kwiczala, długoletni instruktor AW. 27—30.VI. — Warszawskie Zawody Spadochronowe. Zwyciężyli: Jerzy Lenartowicz (sen.) i Włodzimierz Król (jun.). 14.VII. — P. Majewska ustanowiła rekord świata w przelocie docelowo-powrotnym na szybowcu dwumiejscowym (470 km). IX. — VII Warszawskie Zawody Samolotowe (16 załóg). Zwyciężyli Krzysztof Siciński i Wojciech Knyż; w mistrzostwach zespołów akrobacyjnych ponownie zwyciężył zespół AW w składzie z 1967 r. 15.XII. — Piotr Szczepański zwyciężył w memoriale Sławomira Makaruka. 17.XII. — XXVIII zebranie sprawozdawczo-wyborcze. Prezes Tadeusz Zieliński.

1969

22.IV. — Prezesem Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa został Kazimierz Chorzewski. 13.V. — Janusz Pasierski i Sławomir Szof zwyciężyli w Rajdzie Samolotowym Dziennikarzy i Pilotów. 11—25.VI. — Warszawskie Zawody Szybowcowe (22 zawodników). Zwyciężył Michał Siekierzyński. 22.VI. — A. Kmiotek szybowcowym mistrzem Polski. 25—30.VI. — Warszawskie Zawody Spadochronowe (12 skoczków). Zwyciężył Włodzimierz Łyszkowski. 4.VII. — L. Krzywonos zajęła 1 miejsce, a P. Majewska drugie w Krajowych Zawodach Szybowcowych Kobiet. VII. — A. Kmiotek zajął 2 miejsce w Międzynarodowych Zawodach Szy-



Ludwik Natkaniec

Andrzej Abłamowicz



Stefan Zmysłowski

Paweł Lipowczan



Lucyna Krzywonos

Wanda Szemplińska

Ryszard Witkowski

Tadeusz Rejniak





GODŁO I BARWA W LOTNICTWIE POLSKIM

46 SPRZĘT LATAJĄCY AEROKLUBU WARSZAWSKIEGO

Odznaka Aeroklubu Warszawskiego (rys. 1) przetrwała z niewielkimi zmianami do dnia dzisiejszego. Odznaka ta jak również znak Ligi Obrony Powietrznej Państwa (poprzednio Przeciwgazowej, w skrócie LOPP, malowane były na sprzęcie lotniczym. Szczególnie znak LOPP malowano (rys. 2) na samolotach, szybowcach i motoszybowcach będących własnością państwa (zakupionych ze składek LOPP), a przekazywanych do użytkowania aeroklubom. Na rys. 3 pokazujemy samolot RWD-2 (z 1929 r.), na rys. 4 — (motoszybowiec „Bąk" (z 1936 r.) konstrukcji inż. Antoniego Kocjana.

W pierwszej połowie lat trzydziestych AW użytkował kilka samolotów RWD-5 (rys. 5). Z kolei na rys. 6 pokazano balon wolny "Warszawa" wyprodukowany w pierwszej połowie lat trzydziestych. Wielocelowy samolot RWD-8 (rys. 7) był najstołecznym. W drugiej połowie lat liczniej reprezentowany w klubie trzydziestych maszyna ta spełniała rolę samolotu zawodniczego..

Samolot akrobacyjny RWD-10 przedstawiony został na rys. 8, a samolot turystyczny RWD-13 na rys. 9. Jednym z najpopularniejszych i wielozadaniowych samolotów był CSS-13 (rys. 10), użytkowany od pierwszych lat po zakończeniu wojny do pierwszych lat siedemdziesiątych. Na rys. 11 pokazano samolot LWD „Junak-2", a na rys. 12 samolot „Junak-3", które używane były zarówno do treningu jak i startów w zawodach. Z kolei na rys. 13 przedstawiony został samolot LWD „Zuch-2".

Przez wiele lat niezastąpionym samolotem w Aeroklubie Warszawskim i nie tylko w nim był Jak-18 (rys. 14), na którym uzyskano wiele sukcesów zawodniczych. Na rys. 15 pokazano motoszybowiec „Pegaz", na rys. 16 przedstawiono PZL-104 „Wilgę", a na rys. 17 balon wolny „Syrena", którego budowę zakończono w maju 1957 r.

Barwną planszę uzupełniamy barwnymi zdjęciami sprzętu latającego Aeroklubu Warszawskiego. Wszystkie zdjęcia wykonano na lotnisku Gocław. W kolejności przedstawiają one:

1. Szybowce „Mucha Standard", „Mucha 100 A" i dwa „Bociany" w różnych wersjach.
2. Na pierwszym planie szybowce typu „Pirat", w głębi szybowiec „Cobra-15" i samoloty holujące Zlin-526 F.
3. „Foka" i „Muchy 100A".
4. Najnowszy nabytek Aeroklubu Warszawskiego, samolot szkolno-treningowy Zlin-42M.

(tih)

Rysunek: WIESŁAW BĄCZKOWSKI

Zdjęcia: B. KOSZEWSKI (2)
H. KUCHARSKI
i L. ZIELASKOWSKI









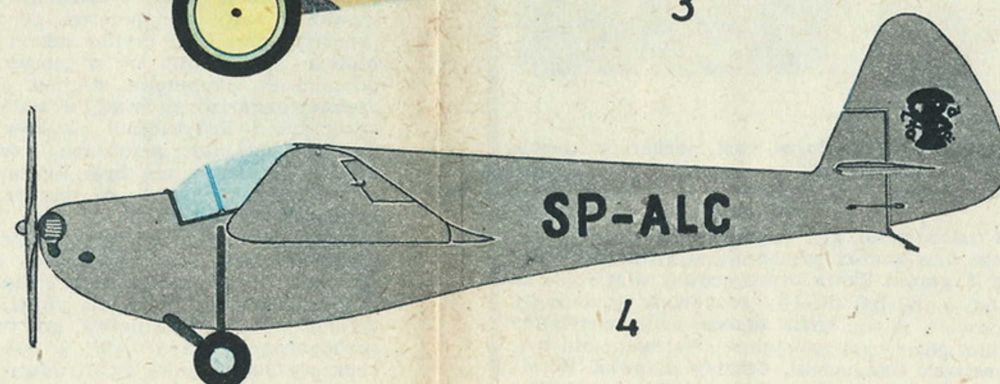
1



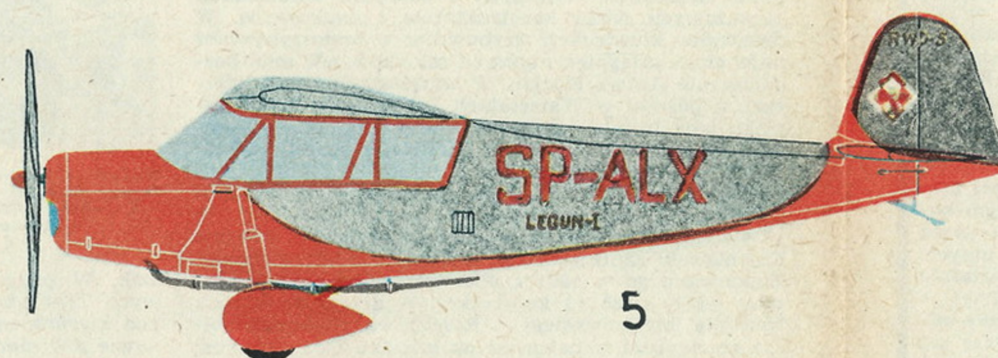
3



2



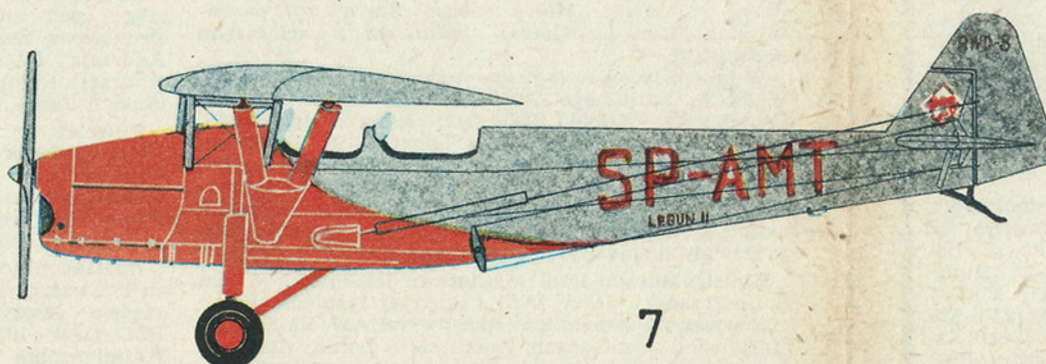
4



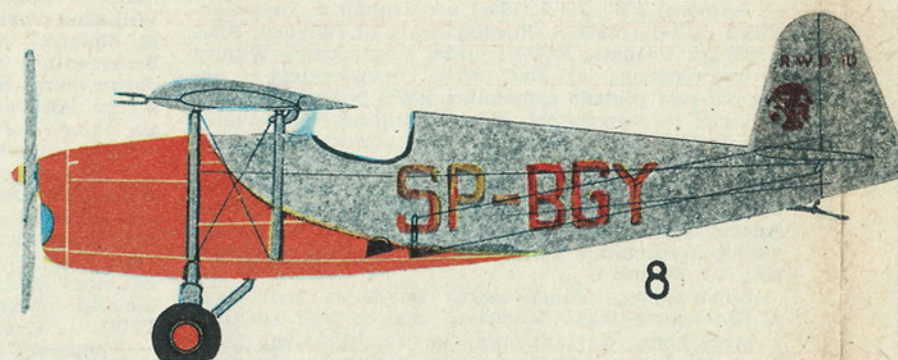
5



6

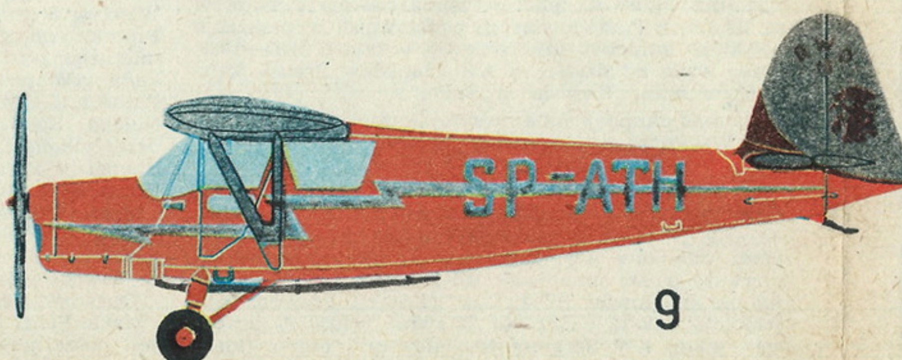


7



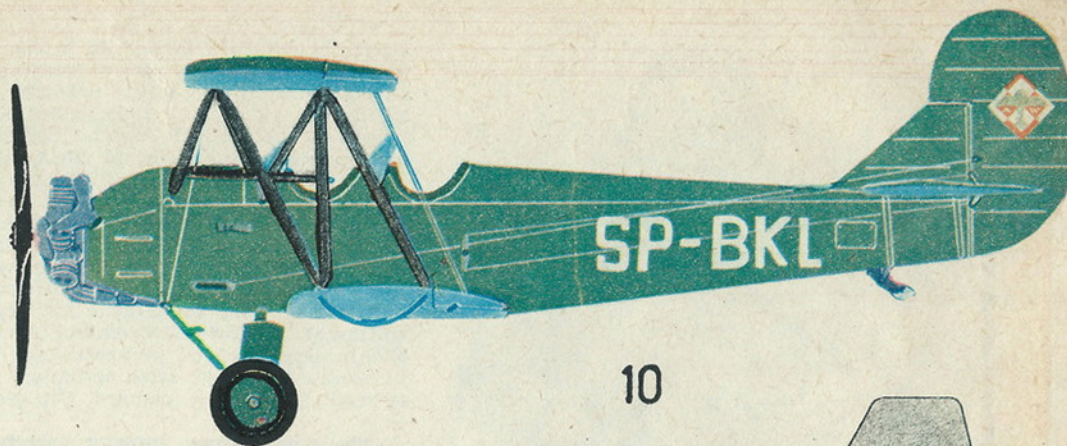
8



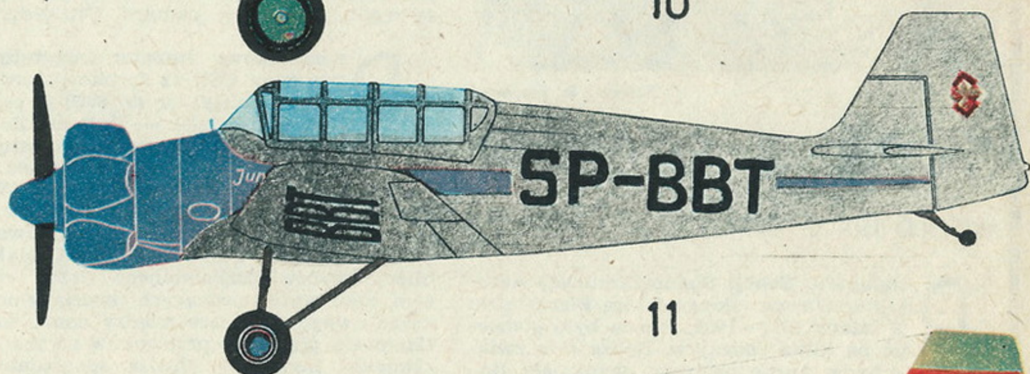


9

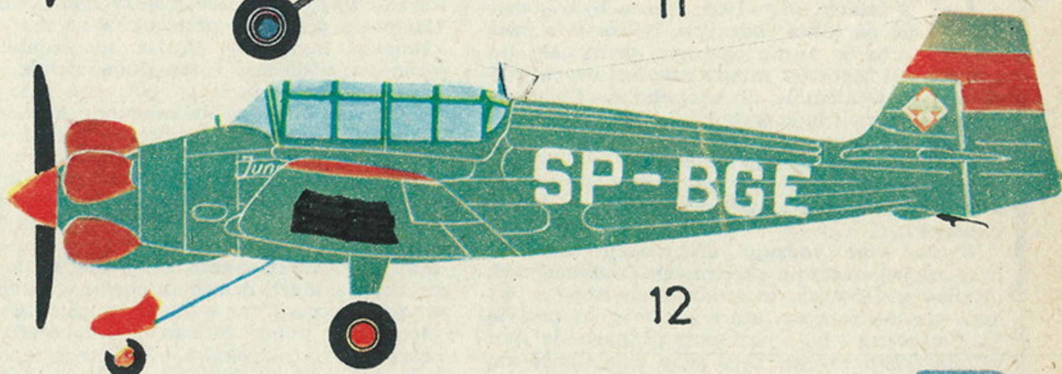
17



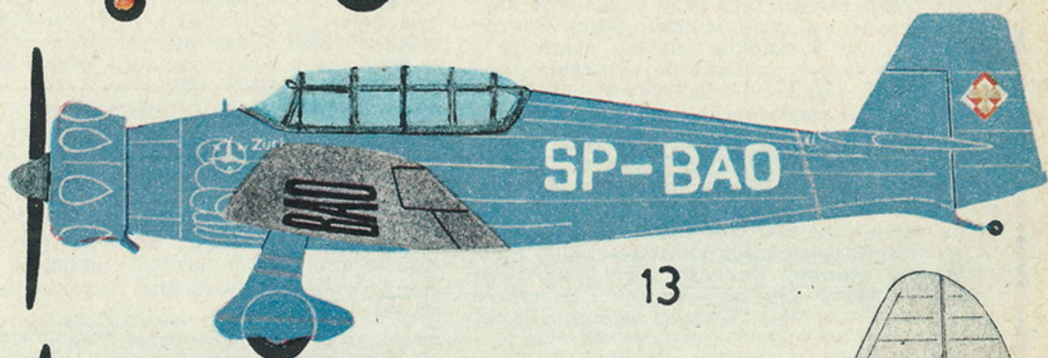
10



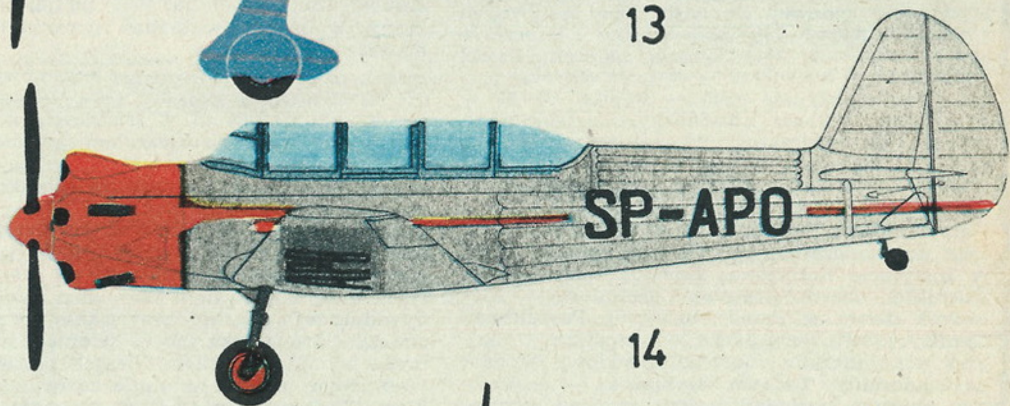
11



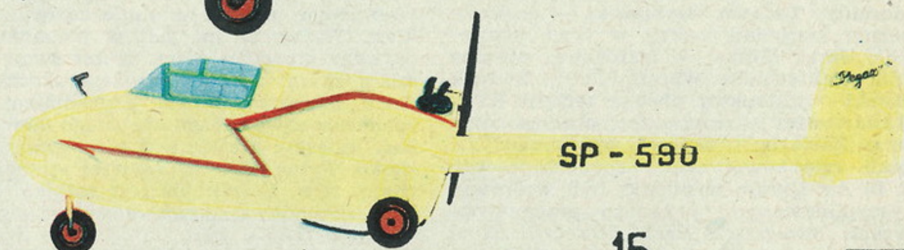
12



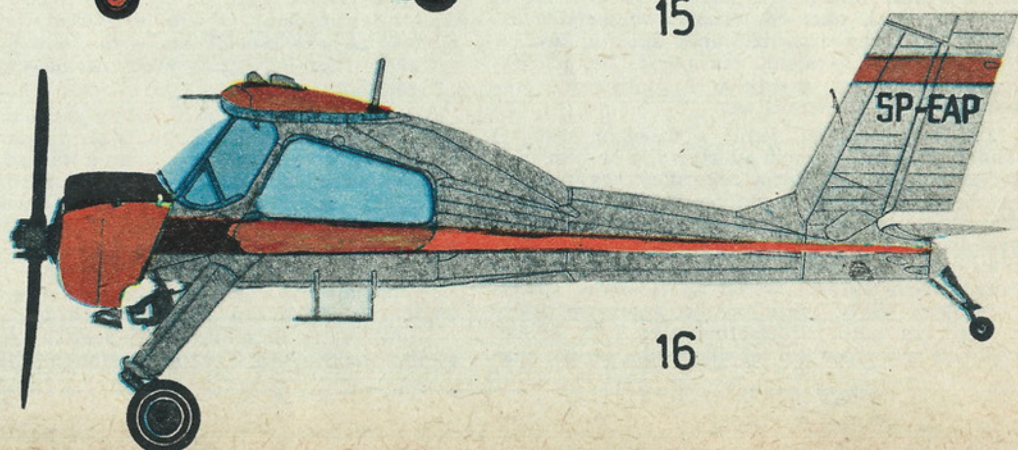
13



14



15



16



Zdjęcie: B. Koszewski

SKOK Z 8000 M

WITOLD TRACZ

Działalność Sekcji Spadochronowej Aeroklubu Warszawskiego, którą kierowałem w latach 1951—1965, można było podzielić na kilka rodzajów. Rodzaje te związane ze sobą w sensie ogólnym, wymagały stosowania oddzielnych metod szkoleniowych, które jednak wzajemnie się uzupełniały. Celem takiej działalności było wykonanie ilościowych planów wyszkoleniowych, które były bazą i fundamentem zabezpieczenia pozostałych odcinków wyszkoleniowych w zakresie sportu i wyczynu oraz zaplecza zawodowego, pomocy społecznej i rezerw.

Wynik tego rodzaju organizacji szkolenia, przy niejednokrotnie skromnych środkach techniczno-sprzętowych, to sukcesy sportowe i wyczyn spadochronowy, które jak magnes przyciągały młodzież i były najlepszą propagandą sportu spadochronowego. Tego typu działalność największej w tym okresie w kraju Sekcji Spadochronowej, jej wieloletnie sukcesy sportowe i wyszkoleniowe były możliwe do uzyskania dzięki wyjątkowo zgranemu kolektywowi ludzi, którzy swoim zaangażowaniem, pracą społeczną i zawodową przyczynili się do uzyskania wyników i sukcesów sportowych.

Nazwiska wielu byłych sportowców-spadochroniarzy AW związane są na stałe z lotnictwem, wielu z nich obecnie pełni wysokie funkcje w różnych dziedzinach lotnictwa, nauki i gospodarki narodowej. Do najbardziej aktywnych i wyróżniających się instruktorów i skoczków spadochronowych tego okresu należeli: **Paweł Lipowczan** — instruktor — skoczek doświadczalny, obecnie inżynier pilot — kapitan IL-62 w PLL LOT; **Tadeusz Litwiński** — instruktor — skoczek doświadczalny, rzeczoznawca IKCSP; **Stefan Zmysłowski** — instruktor, obecnie instr. pilot w lotnictwie sanitarnym; **Edward Chodkiewicz** — instruktor, obecnie instr. pilot w Lisich Kątach; **Maria Wojtkowska** — instruktor, skoczek doświadczalny, obecnie instr. spad. i pilot w Instytucie Lotnictwa; **Romana Skatulska** — instruktor, obecnie pracownik techniczny — kierownik działu w Przedsiębiorstwie Poszukiwań Geofizycznych; **Lech Jeske** — instruktor — skoczek doświadczalny, obecnie zawodowy skoczek doświadczalny; **Tadeusz Szymański** — instruktor, obecnie kierownik sekcji w izbie pomiarów FSO; **Jerzy Ginko** — instruktor, obecnie pracownik Politechniki Warszawskiej; **Ludwik Maleszewski** — instruktor, obecnie technik RTV; **Jerzy Lenartowicz** — instruktor, obecnie inżynier; **Jerzy Zamaria** — skoczek wyczynowy.

Pozostali członkowie sekcji spadochronowej, których tu nie sposób wymienić, byli wzorowymi, zdyscyplinowanymi i bardzo pracowitymi sportowcami lotniczymi. Brali pośredni udział we wszystkich akcjach wyczynowo-sportowych, pomagając przy organizowaniu skoków wyczynowych i przy szkoleniu masowym. Bez ich pomocy uzyskiwanie wyników i zdobywanie rekordów byłoby niemożliwe.

Jak wspomniałem, jedną z dziedzin lotniczej działalności był wyczyn sportowy, a w nim próby ustanawiania i bicia rekordów krajowych i międzynarodowych. Niektóre z tych rekordów doczekały do dnia dzisiejszego, co może być świadectwem albo wysokiej jakości takiego wyniku albo też braku aktywności sportowej w późniejszym okresie wśród sportowców spadochroniarzy. Były także wyniki sportowe, które z przyczyn natury formalnej albo były krótko w tabeli rekordów lub też nigdy tam się nie znalazły, chociaż były to wyniki lepsze od aktualnych wtedy rekordów międzynarodowych. Biorąc powyższe pod uwagę, rekordy można podzielić na takie, które były, które są lub będą i na takie których nie będzie. Sportowiec jednak, przygotowując się do bicia rekordu, nie bierze tej ewentualności pod uwagę i każdą próbę przeżywa jednakowo. W czasie przygotowań i skoków spadochronowych z dużych wysokości zdarzały się czasami niespodzianki, których mimo wszelkich przewidywań nie udawało się uniknąć. Specjalizując się w tej dziedzinie sportu spadochronowego, skoczkowie AW wykonali kilkadziesiąt skoków z wysokości od 4500 m do 8270 m. Organizując i przygotowując tego rodzaju skoki rekordowe, kilka wydarzeń zapisało się szczególnie w mojej pamięci. Oto jedno z nich:

Dwusilnikowy samolot Instytutu Lotnictwa typu CSS-12 szybko nabierając wysokości zbliżył się do 8000 m rejonie Serock — Nasielsk — Pułtusk. Za sterami, w kabinie pilotów z maskami tlenowymi na twarzach, siedzieli piloci doświadczalni, inż. Andrzej Abłamowicz i Aleksander Wąsowicz. W kabinie pasażerskiej pozostały tylko trzy fotele, na których obok siebie z przodu siedzieli dwaj spadochroniarze: Lech Jeske i Andrzej Otulak. Z tyłu, bliżej otworu pozbawionego drzwi siedziałem sam, obserwując siedzących skoczków oraz zwracając uwagę na leżące między nami, duże butle tlenowe z plątaniną przewodów i z manometrem ciśnienia tlenu. Co chwila spoglądałem przez okno na oddaloną i zamgloną ziemię, starając się nie utracić orientacji potrzebnej do określenia punktu opuszczenia samolotu. Mimo grubych futrzanych ubiorów lotniczych, dotkliwe zimno zaczęło nam dawać się we znaki. Przez otwór drzwi wpadał mroźny strumień powietrza i hulał po samolocie. W pewnym momencie złapałem się na tym, że wszyscy trzej uporczywie wpatrujemy się w wirujący w strumieniu powietrza kawałek gazety, który nie wiadomo skąd się tutaj znalazł. Zacząłem poruszać palcami wewnątrz futrzanych rękawic i zauważyłem, że skoczkowie robią to samo. Temperatura zewnętrzna wynosiła około — 35°C, a przypomnę, że była pełnia lata. Siedzący z przodu skoczkowie co kilka minut dawali mi znak podniesioną ręką, że wszystko jest w porządku i dobrze się czują. Przeszliśmy wszyscy intensywny trening w komorze niskich ciśnień i znaliśmy reakcję naszych organizmów na głód tlenowy, a jednak stwierdziliśmy, że warunki naturalne są dużo cięższe od tych z jakimi spotkaliśmy się w czasie badań i treningów na ziemi. Zacząłem niepokoić się, gdyż wskazówka manometru tlenowego za szybko zdążała w kierunku zera. Zdawałem sobie sprawę, że to nie żarty i podjąłem decyzję przejścia na indywidualne aparaty tlenowe i opuszczenia samolotu.

W tym momencie Andrzej Abłamowicz pokazał mi umownym znakiem ręką, że przekraczamy wysokość 8000 m. Z trudnością podniosłem się z miejsca i uruchomiłem spadochronowy aparat tlenowy, odłączając się od sieci pokładowej. Wstając zauważyłem, że skoczkowie dają mi znak dobrego samopoczucia. Wolno, niezdarnie zbliżyłem się do nich i w tym momencie zauważyłem, że głowa Leszka zwisa bezwładnie. Natychmiast zdałem sobie sprawę z tego co się stało. Tlen, szybko tlen! Wyrywam zawleczkę indywidualnego aparatu, przyciskam mu maskę do twarzy i drugą ręką mocno uderzam w policzek przez hełmofon i maskę. Leszek porusza głową i po chwili patrzy na mnie zdziwionym wzrokiem. Widzę, że już jest w porządku — silny ożywczy strumień tlenu zrobił swoje. Uruchamiam aparat tlenowy drugiego skoczka, sprawdzam ich samopoczucie, uruchamiam automaty spadochronowe. Wiem, że długo nie mogę czekać, jesteśmy prawie nad planowanym punktem skoku. Potwierdza to Andrzej Abłamowicz ruchami ręki. Leszek już jest całkiem żwawy, to była sekundowa „przerwa w życiorysie". Obaj wstają z miejsc, każę im dojść do drzwi i staje obok. Zapominamy o zimnie, chcemy szybciej mieć to za sobą. Spoglądam w dół, widzę znajomy zarys lasu, najwyższy więc czas na opuszczenie samolotu.

Skoczkowie w skupieniu jakby zamarli, oczekują na komendę do skoku. Kątem oka widzę odwrócone do nas ciekawe twarze naszych pilotów. Oni też chcą się nas szybciej pozbyć, też porządnie zmarzli. Kiwam ręką i Leszek wali się w dół porwany strumieniem powietrza, za nim Andrzej. Wyglądam na statecznik, chyba z przyzwyczajenia i widzę niżej dwa otwierające się spadochrony. Silnie odbijam się i lecę za nimi w dół. Po chwili otwieram spadochron.

Lądujemy po 25 minutach w pobliżu szosy, jesteśmy zadowoleni i okropnie zmarznięci.

KADRA NA 102



Panie Redaktorze, nasi mechanicy to była kadra na 102! — odpowiedział mi wieloletni szef techniczny Aeroklubu Warszawskiego **MIECZYSŁAW KULIGOWSKI** (na zdjęciu), gdy poprosiłem go o przypomnienie działalności mechaników lotniczych AW. Taki **Zygmunt Skóra** przepracował w AW blisko 45 lat — bardzo ofiarny pracownik, znakomity fachowiec, dawał sobie zawsze radę, posyłałem go tam gdzie było najtrudniej. Niezastąpieni byli **Franciszek Chądzyński, Czesław Laudan, Stanisław Perka** czy uniwersalny **Jan Kielan**. Bardzo dobrym pracownikiem jest mechanik wyciągarkowy i obecny magazynier sprzętu technicznego **Tadeusz Łasak**. Wiele lat przepracował w naszym aeroklubie świetny mechanik szybowcowy **Mikołaj Nowik**. Wciąż pracują długoletni mechanicy szybowcowi **Jan Wasiak i Roman Nehrling**. W 1964 r. pałeczkę szefa technicznego przejął ode mnie **Zygmunt Przybylski**, który do dziś umiejętnie kieruje niełatwym odcinkiem pracy technicznej w Aeroklubie Warszawskim. (Ja natomiast pracuję dotąd w AW na pół etatu i jak mogę pomagam w pracy młodszym kolegom z działu technicznego). I chociaż przez nasz aeroklub przewinęło się także wielu innych, dobrych i młodszych mechaników, ci właśnie których wymieniłem utkwili mi najbardziej w pamięci. Może dlatego, że byli najbardziej oddani aeroklubowi i byli z nim, czy jeszcze są, na dobre i na złe.

Gdy w 1947 r. przyszedłem do aeroklubu i 1 lipca objąłem stanowisko szefa technicznego, na Gocławiu było jeszcze dużo do zrobienia. Wiele godzin przepracowaliśmy — pracownicy i członkowie AW — przy niwelacji pola wzlotów, w którego wschodniej części leżały jeszcze niewypały z okresu wojny. Mechanicy pracowali od rana do wieczora i ostatni schodzili z lotniska. Nie na darmo nazywano nas „latarnikami".

Przez nasze ręce przeszło wiele samolotów i szybowców, że wspomnę takie typy maszyn jak samoloty Po-2, Piper, „Kadet", „Szpak", „Zuch", „Szczygieł", RWD-13, „Bocian", PWS-26, „Jungman", „Bestman", RWD-21, „Junak", Zlin-26, Jak-18, „Bies", „Gawron", „Wilga", Zlin-526, Zlin-42 i inne oraz wiele szybowców — od „Żurawia" do „Jantara". Nie tylko jednak obsługiwaliśmy i naprawialiśmy nasz sprzęt lotniczy; zwłaszcza w pierwszych latach po wojnie uczestniczyliśmy też żywo w szkoleniu kadr młodych mechaników dla aeroklubów w całym kraju. Odbieraliśmy też dla tychże aeroklubów samoloty i silniki, najpierw z demobilu, a potem z naszych krajowych wytwórni. Aeroklub Warszawski był bowiem przez wiele lat w całym tego słowa znaczeniu aeroklubem centralnym.

W codziennej pracy na Gocławiu mogliśmy zawsze liczyć na pomoc społeczną pilotów, zwłaszcza w pracy przy szybowcach. Szczególnie ceniłem sobie także pracę i pomoc rzeczoznawcy IKCSP **Jana Fabisiaka**, który pomagał aeroklubowi w rozwiązywaniu wielu problemów technicznych. **Żywe zainteresowanie pilotów naszą pracą techniczną niewątpliwie mobilizowało mechaników do pracy jeszcze bardziej ofiarnej, wiązało bardzo mechaników z pilotami. Dochodziło do tego, że mechanicy przeżywali sukcesy i niepowodzenia pilotów nie mniej niż oni sami. Dzięki temu tworzyła się jedna aeroklubowa rodzina. Taka atmosfera była właściwa Aeroklubowi Warszawskiemu przez długie lata jego działalności.**

Działalności technicznej sprzyjały też starania kierowników i Zarządów AW. Ich pomoc — my jako służba techniczna wielokrotnie odczuwaliśmy. W zamian staraliśmy się, by szybowce i samoloty zawsze były gotowe do lotów — kończy swój krótki wspominek **Mieczysław Kuligowski.**

Notował HEK

ZDZISŁAW DUDZIK WSPOMINA

Czas szybko mija i wiele minionych zdarzeń zaciera się w pamięci. Nie sposób jednak zapomnieć najpiękniejszych, młodych lat życia, które spędziłem w Aeroklubie Warszawskim — wspomina ZDZISŁAW DUDZIK, czołowy pilot samolotowy, wielokrotny mistrz Polski i zwycięzca zawodów, wychowawca setek młodych pilotów, blisko 15 lat związany pracą zawodową ze stołecznym aeroklubem (od 15.I.1954 r. — instruktor samolotowy, od 1955 r. do 30.IX.1968 r. — szef wyszkolenia AW).

Gdy jako oficer rezerwy przyszedłem do aeroklubu, miałem 24 lata i 1500 godzin wylatanych na samolotach wojskowych. Na Gocławiu przyjęto mnie bardzo serdecznie. Byłem ciekawy innego przecież niż w wojsku latania. Jako początkującym szybownikiem zaopiekował się mną instruktor Andrzej Koskowski. Po locie kontrolnym na „Żurawiu" (przed laty szkoliłem się na szybowcach w Mrągowie) poleciałem samodzielnie na „Musze" i... latałem 5 h 45 min, zdobywając warunek do srebrnej odznaki szybowcowej. Radość była ogromna.

Moją domeną były jednak samoloty. Samo szkolenie młodych pilotów było dla mnie już czymś zwykłym. Niezwykły był jednak dla mnie wtedy styl latania sportowego, z którym w aeroklubie zetknąłem się po raz pierwszy. Sport lotniczy to było to, co odkrywałem i w czym doskonaliłem się z wielkim zapamiętaniem i pasją. Wiele radości dawało mi zwłaszcza kręcenie akrobacji na Zlinie-26. Uczyłem się jej właściwie sam, pomny tylko doświadczeń sprzed lat, gdy jeszcze w OSL w Dęblinie uczył mnie sztuki pilotażu na UT-2 niezapomniany instr. Zygmunt Kręglewski.

Już w pierwszym roku mojej pracy w AW wystartowałem na CSS-13 w ogólnopolskich zawodach samolotowych na trasie Warszawa — Kielce — Lublin — Warszawa. W 1955 r. na Gocławiu rozegrano jednak I Samolotowe Mistrzostwa Polski. Wraz z instr. Polikarpem Adamcem i Stefanem Worobcem przypadł mi zaszczyt reprezentowania barw AW. Faworytów było wielu: Jerzy Derkowski, Polikarp Adamiec, Tadeusz Szymczak, Antoni Schabowski, Ryszard Kosioł. Pamiętam, że szczególne wrażenie zrobił na mnie ten ostatni: sportowo ubrany w kombinezon i trampki, z nieodłącznym mechanikiem czyszczącym do połysku samolot. Rozgrywaliśmy konkurencje: nawigacyjną, akrobacji, lądowania i kotwiczenia samolotu na czas. Trudna była zwłaszcza konkurencja nawigacyjna — Gocław — Siedlce — Żelechów — Warka — Gocław. Pogoda była bardzo zła, niskie podstawy chmur miejscami prawie sięgały ziemi, a tu trzeba było nie tylko trafić, dokonać rozpoznania lotniczego i przylecieć w czasie, ale jeszcze dokonać wszystkich obliczeń nawigacyjnych w powietrzu. Drążek sterowy trzymało się wtedy kolanami. Udało mi się wygrać tę pamiętną imprezę. Jak wielka była moja radość, nie muszę chyba mówić. Rozsmakowałem się w takim lataniu i potem przez długie lata nie opuszczałem żadnej poważniejszej imprezy w kraju.

Z początków mojej pracy w AW utkwił mi w pamięci wielki entuzjazm młodzieży do latania. Pomimo, iż było wtedy wielu mechaników, piloci pracowali bardzo ofiarnie przy sprzęcie. Nie szczędzili czasu na szkolenie młodzieży instruktorzy społeczni, tacy jak Janusz Bachański, Jerzy Wesołowski, Józef Menet i inni. Rocznie szkoliliśmy kilkunastu pilotów samolotowych, systemem dochodzącym lub na obozach skoszarowanych poza Warszawą, m.in. w Ciechanowie. Młodzi szybownicy pierwsze kroki w powietrzu stawiali w szkołach szybowcowych w Fordonie, Lęborku, Strzebielinie, Mrągowie, dokąd wysyłaliśmy rocznie 120—130 osób. Dalszym etapem ich szkolenia było doskonalenie umiejętności już w AW. Niezależnie od działalności szkoleniowej na Gocławiu, w tamtych latach przekonywaliśmy się coraz bardziej do szkolenia lotniczego podczas obozów wakacyjnych na lotniskach polowych. Dawało ono bardzo dobre rezultaty.

Szczególnie owocny wybuch entuzjazmu lotniczej młodzieży można było zaobserwować po przełomowym roku 1956. Usamodzielnienie aeroklubu i wyzwolenie inicjatywy społecznej zadecydowały o dynamicznym rozwoju wszystkich sekcji AW. Praktycznie, począwszy od 1957 r. Aeroklub Warszawski działa niezwykle intensywnie. Gocław tętnił życiem od świtu do wieczora, a nierzadko również w nocy. Szkolenie szybowcowe, samolotowe i spadochronowe szło pełną parą. Latano i skakano w dzień i w nocy. Podejmowano wiele ambitnych prób sportowych i ustanawiano rekordy kraju i świata. Wznowiła działalność sekcja balonowa. Wkrótce zaczęto rozgrywać warszawskie zawody samolotowe, szybowcowe i spadochronowe. Niestrudzeni byli modelarze. Czasu spędzonego na lotnisku i poświęconego aeroklubowi oraz lotniczej pasji nikt nie liczył.









Na zdjęciach w kolejności: „Warszawska trójka" na Zlinach-26 (lata pięćdziesiąte, skład: J. Menet, Z Dudzik — prowadzący, P. Adamiec) i na Jakach-18 na Gocławiu. Niżej: „Warszawska trójka" w najtrwalszym składzie: T. Pawlikowski, Z. Dudzik i W. Kwiatkowski. Na zdjęciu ostatnim: Kadra instruktorska AW z lat 50-tych. Od lewej: Z. Dudzik — szef wyszkolenia, Wł. Wojtowicz, K. Wünsche, E. Pogorzelska, J. Bachański, P. Adamiec i J. Piotrowski (instruktorzy zawodowi i społeczni).

Zdjęcia: H. Kucharski (1) i archiwum

Bardzo aktywnie pracowali w tym czasie w sekcji samolotowej Polikarp Adamiec, Elżbieta Pogorzelska, Zdzisław Feliga, Stanisław Szustakiewicz, w sekcji spadochronowej Witold Tracz, Maria Wojtkowska, Romana Skatulska, Stefan Zmysłowski, Jerzy Koss, w sekcji szybowcowej Andrzej Koskowski, Pelagia Majewska, Zygmunt Redas, Zofia Gadomska, w sekcji modelarskiej Danuta Osińska i inni. Wszyscy tu wymienieni i wielu nie wymienionych wnieśli wiele entuzjazmu do lotniczej działalności i nie mniejszy wkład pracy w rozwój Aeroklubu Warszawskiego.

Przypomnieć pragnę, że był okres, w którym członkowie AW latali na 6 lotniskach, nie licząc lotnisk polowych. Na Okęciu, w Modlinie, Mińsku Mazowieckim, Ciechanowie, Płocku, Sochaczewie istniały filie AW, oparte wyłącznie na pracy społecznej.

Szczególną rolę w działalności AW spełniali ofiarni mechanicy, dzięki którym sprzęt latający był zawsze sprawny i niezawodny. Dobrej pracy sprzyjało zrozumienie i daleko idąca pomoc kierowników AW, takich jak Stanisław Derewiński, Dionizy Maciążek, Kazimierz Wierzbicki i inni. Nie sposób wymienić wszystkich. Myślę, jednak, że zdecydowana większość członków i pracowników wnosząc do AW wiele entuzjazmu i zaangażowania wyniosła zeń nie mniej przyjemnych przeżyć i satysfakcji. I chociaż nie zawsze było łatwo, z pewnością długo będziemy pamiętać te piękne lata.

Długo i znacznie bardziej szczegółowo można by oczywiście wspominać lata, w których pracowałem — i mieszkałem — na Gocławiu. W krótkim z konieczności wspomnieniu pragnę jednak jeszcze przypomnieć historię zespołu akrobacyjnego AW, zwanego popularnie „trójką warszawską". Mam wielką przyjemność być jej członkiem od zarania, w tym przez większość czasu jako pilot prowadzący.

Zaczęliśmy latać zespołowo już w 1955 r. na CSS-13 w składzie Zdzisław Dudzik, Waldemar Kwiatkowski i Zbigniew Grądzki. Wkrótce potem, gdy szefem wyszkolenia AW został Jerzy Łagoda, on poprowadził naszą trójkę — już na Zlinach-26. W skład jej wchodzili jeszcze ja i instruktor Olgierd Paszyc. W tym czasie w akrobacji indywidualnej na „Zuchu-1" popisywał się Polikarp Adamiec, który wkrótce zastąpił w naszej trójce O. Paszyca, gdy ten odszedł z AW. Z kolei po odejściu J. Łagody „trójkę" uzupełnił Józef Menet. Zostałem ponownie prowadzącym, mając po bokach Adamca i Meneta. Kręciliśmy na Zlinach-26, a potem na „Junakach-3".

Nasz pilotaż w składzie 3 samolotów wielokrotnie demonstrowaliśmy na różnego rodzaju pokazach, od centralnych po lokalne, w małych miasteczkach. Z czasem skład „trójki" zmieniał się, ale najwięcej latali w niej, na zmianę, Waldemar Kwiatkowski, Andrzej Adamkiewicz i Tadeusz Pawlikowski. Lubiliśmy latać zwłaszcza na znakomitych Jakach-18, chociaż potem lataliśmy także na Zlinach-526.

W okresie, gdy rozgrywano w naszym kraju zawody w akrobacji zespołowej, „trójka warszawska" zawsze miała w nich coś do powiedzenia, wygrywając je 6-krotnie i 2-krotnie zdobywając 2 miejsce. Niezliczoną ilość razy braliśmy udział w pokazach w całej Polsce. Często oglądała nasze ewolucje Warszawa, m.in. podczas tradycyjnych wianków.

Wspominam o naszej „trójce" nie dlatego, żeby się chwalić. Tak bardzo widowiskowa dla publiczności akrobacja zespołowa jest dla pilotów wielką przygodą; okazją do wyżycia się; próbą samych siebie i jednocześnie całego zespołu, czyli wszystkich razem; próbą umiejętności, skupienia, wzajemnego zaufania; jest czym naprawdę wielkim, czymś co daje satysfakcję i radość.

O tym, że akrobacja zespołowa pociąga pilotów, którzy w niej zasmakowali, świadczą m.in. telefony od Waldka Kwiatkowskiego. Pilot PLL LOT, który mógłby sobie tylko spokojnie latać za sterami pasażerskich samolotów, pyta z niecierpliwością.

— Zdzichu, no kiedy polatamy „trójką"?

I pewno my, „stare konie", polatamy jeszcze nie raz w akrobacyjnym zespole. Szkoda tylko, że w AW nie widać następców „trójki warszawskiej", którym moglibyśmy służyć niejedną radą — kończy swoje wspomnienie o Aeroklubie Warszawskim **ZDZISŁAW DUDZIK.**

Notował: (kh)





Maria Wojtkowska

Romana Skatulska



Zygmunt Skóra

Jan Kielan

bowcowych w Orle (ZSRR). **22.VII.** — Udział w defiladzie sportowej XXV-lecia PRL (w rzucie powietrznym i naziemnym). **VIII.** — IX Warszawskie Zawody Samolotowe (12 załóg). Zwyciężyli Edmund i Maksymilian Kamińscy. **5.X.** — Trójka warszawska prowadzona przez Zdzisława Dudzika po raz piąty najlepszym samolotowym zespołem akrobacyjnym. **13.XII.** — Franciszek Szachewicz zwyciężył w memoriale Makaruka.

1970

V. — Rada Narodowa m. st. Warszawy nadała jednej z ulic na terenie dzielnicy Mokotów nazwę Antoniego Kocjana, inżyniera, konstruktora i wychowanka AW. **9.VIII.** — Warszawskie Zawody Szybowcowe (18 pilotów). Zwyciężył Wiktor Sznurowski. **23.VIII.** — Warszawskie Okręgowe Zawody Samolotowe (17 załóg). Zwyciężyli Eugeniusz Stawski i Mieczysław Wujec. **5.IX.** — Trójka warszawskich pilotów (Dudzik — Kwiatkowski — Pawlikowski) zwyciężyła w samolotowych zawodach akrobacji zespołowej. **18.IX.** — Warszawskie Zawody Spadochronowe (21 skoczków). Zwyciężyli: Artur Kłosowicz (sen.) i Hanna Różycka (jun.). **18.X.** — Z. Dudzik i A. Murawski zwyciężyli w rajdowo-nawigacyjnych mistrzostwach Polski. **31.XII.** — Wiktor Sznurowski zwyciężył w CZSzyb. o memoriał R. Bitnera.

1971

29.VI. — Warszawskie Zawody Szybowcowe (21 pilotów). Zwyciężył Włodzimierz Chmielewicz. **30.VI.** — Ogólnopolskie Zawody Spadochronowe (19 skoczków). Zwyciężył Czesław Kudłek. Zespołowo 1 miejsce — ekipa AW. **29.VIII.** — Warszawskie Zawody Samolotowe (22 załogi). Zwyciężyli P. Szczepański i T. Tański. **31.XII.** — M. Królikowski zwyciężył w CZSzyb. o memoriał R. Bitnera. W 1971 r. modelarze lotniczy zdobyli 7 tytułów mistrzowskich i 3 wicemistrzowskie Polski.

1972

13.II. — XXIX zebranie sprawozdawczo-wyborcze. Prezes — Bohdan Jancelewicz. **1.VI.** — Krzysztof Włodarkiewicz zajął 1 miejsce w Krajowych Zawodach Szybowcowych im. Sz. Grzeszczyka. **6.VI.** — Klub Seniorów Lotnictwa AW zapoczątkował współpracę ze Spółdzielnic Mieszkaniową „Mokotów". **VI.** M. Królikowski zwyciężył w Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych (RFN). **24.VII.** — Warszawskie Zawody Szybowcowe (22 pilotów). Zwyciężył Leszek Dunowski (Gdańsk). **25.IX.** — Z. Dudzik i W. Kwiatkowski zwyciężyli w Międzynarodowym Samolotowym Rajdzie Przyjaźni o memoriał Żwirki i Wigury. **14—15.X.** — Ogólnopolskie Zawody Latawców na Gocławiu. W 1972 r. modelarze zdobyli 7 tytułów mistrzowskich i 6 wicemistrzowskich Polski.

1973

8.VII. — P. Majewska zwyciężyła w Międzynarodowych Kobiecych Zawodach Szybowcowych. **12.VIII.** — Ogólnopolskie Zawody Spadochronowe o puchar Wisły. Zwyciężył J. Słoma. **11.IX.** — Warszawskie Zawody Samolotowe (15 załóg). Zwyciężyli P. Szczepański i J. Gozdek

JERZY POMIANOWSKI

BARWY LAT PIĘĆDZIESIĄTYCH

Po raz pierwszy poczułem powiew starości, kiedy debiutowałem jako odznaczony „Za zasługi...". Nie ma bowiem zwyczaju, by takie medale wręczać komuś, kogo otoczenie uważa za młodego. Ponownie doszło do mej świadomości żem stary teraz, kiedy — zawsze mi bliska i droga redakcja „Skrzydlatej Polski" — zaproponowała, bym napisał coś ze wspomnień o Aeroklubie Warszawskim. Bo czyż młodzi piszą memuary?

Konstatuję to na wstępie, aby znaleźć u młodego czytelnika choć trochę zrozumienia, że nudząc go opowieściami z lat pięćdziesiątych występuję w niełatwej roli. Nie tylko dlatego, że przyznanie się — co by tam nie było w metryce i lustrze — do starości nigdy nie jest miłe. Podstawową trudnością jest sprawa selekcji — o kim opowiadać i o czym. Tylu wówczas, w latach pięćdziesiątych, młodych ludzi bezinteresownie ba — z największym zapałem oddawało lotnictwu swoje najlepsze lata, mój Boże — czasem nawet życie, że nie sposób choćby tylko wymienić z imienia i nazwiska wszystkich, którzy z pewnością na to zasłużyli.

Wracając do lat pięćdziesiątych, to najbardziej chacharakterystyczny był dla owego okresu z a p a ł. Nie liczyli wówczas godzin nieliczni pracownicy Aeroklubu Warszawskiego. Pierwsze loty treningowe na szybowcach wykonywałem wówczas w filii AW w Starej Miłosnej pod kierunkiem instruktora Jana Dziuby. Tkwił on na starcie całymi dniami, świątek i piątek. Lataliśmy za wyciągarką i nierzadko trzeba było linę ciągnąć sztafetą, ręcznie. Trudno porównywać, ale chciałbym dziś zobaczyć aeroklub, w którym latano by za wyciągarką bez ściągarki, po każdym starcie ciągnąc linę ręcznie. Wtedy było to normalką. Zaraz, zaraz. Był i tamtymi laty postęp techniczny. A jakże. Ujawnił się on w Miłosnej w postaci konia. Jaś się zwał i znakomicie ciągnął i linkę i ewentualnie szybowce (nie miały kółek tylko płozy!), pod jednym warunkiem, że do jego uszu doszło odpowiednio dużo mocnych słów. Mieliśmy, niecnoty, wiele uciechy, kiedy komendę nad Jasiem obejmowała nowa, młoda i urocza, adeptka szybownictwa...

Ale główny nurt aeroklubowego życia toczył się na Gocławiu. Tu loty prowadził Edward Wojczyński. Imponował nam nie tylko bojowymi zasługami z lat wojny (latał we Francji i w Anglii), ale i demonstrowanymi na co dzień tymi cechami charakteru, które powinny znamionować prawdziwego lotnika: odwagą, przekonaniem, że chcieć do móc, koleżeństwem, szczerością. Wojtek, jak go wszyscy nazywali, uczył nie tylko latać. Był znakomitym wychowawcą.

Drugą indywidualnością był na Gocławiu Leon Powsiński. Lotnik z krwi i kości był, jako instruktor, szef pilotów, a potem zawiadowca lotniska, bardzo wymagający, ale równocześnie też bardzo wyrozumiały. Pilotów, którym zdarzały się uchybienia przepisów (a zdarzeń takich nie brakowało, oj nie brakowało), traktował ostro, ale... kończyło się na wygaworze. Nie miał zupełnie we zwyczaju, jak to innym zawiadowcom się zdarzało, pisania meldunków (czytaj: donosów) na lotniczą brać. Dlatego chociaż Szefa wszyscy młodzi piloci trochę się bali... bo jak huknie: pilot!!!... to darzyli go szacunkiem i sympatią.

Głównymi postaciami — z racji osiągnięć sportowych — sekcji szybowcowej byli Ryszard Bitner i Andrzej Ziemiński. Konkurowali oni ze sobą we wszystkich możliwych dziedzinach, także... w dyskusjach. W czerwcu 1951 r. polecieli na „Muchach", aby na powrotnej trasie do Lublina zaatakować rekord Polski. Próba powiodła się. Pierwszy nad Gocław przyleciał Ziemiński. Z radości zaczął kręcić akrobację. Ritner, który osiągnął lotnisko kilka minut później, od razu lądował. Znał regulamin i wiedział, że rekord będzie należał do tego pilota, który wcześniej w y l ą d u j e, a nie pokona trasę. Tak też się i stało ku rozpaczy (sportowej, a jakże) Ziemińskiego.

Ta zacięta rywalizacja Ryśka i Andrzeja umożliwiła, ale... nie uprzedzajmy faktów. Było to na obozie w Lisich Kątach. Śpiącemu Andrzejowi przyśniło się, że tonie. Usiłował krzyknąć i wówczas wrażenie spotęgowało się. Łyknął bowiem haust autentycznej wody! Dopiero po chwili zorientował się, że ktoś wylał mu na głowę wiadro wody. Łatwo się domyślić, że pierwsze kroki skierował do pokoju, w którym było łóżko Ryśka. Ku jego zdziwieniu, w łóżku Rysio spokojnie chrapał. Ale, ale... Andrzej czujnie wypatrzył, że pod tymże łóżkiem stało ukryte, puste, mokre wiadro. Chwycił je i po chwili wrócił z pełnym. Ku radości Andrzeja, Rysiek nadal udawał(?!) że śpi. Z rozkoszą więc dokonał zemsty i dokładnie opróżnił kubeł z wody nad głową Ryśka. A gdy ten zerwał się z krzykiem — Andrzej spokojnie oświadczył: jeden — jeden. Tu musieliśmy wkroczyć do akcji, aby nie dopuścić do kolejnej konkurencji — boksu. Dopiero po kilku dniach Andrzej z Ryśkiem zrozumieli, że sprawę zaaranżowali ich najlepsi koledzy...

Wspominam ten błahy fakt nie bez kozery. Młodzi szybownicy mieli wówczas zielono w głowach, często trzymały się ich sztubackie żarty, lecz zupełnie i to całkowicie stronili od alkoholu. Piwka, winka itp. zupełnie nie były w modzie i nikomu nie imponowały. Duch był sportowy i bojowy.

W pierwszych latach pięćdziesiątych niewiele latano na przeloty. Trasy zamknięte były jeszcze w sferze projektów, bo jak można je zaplanować — twierdzili sceptycy — skoro nie wiadomo, gdzie będą warunki? Rysiek Bitner był jednym z prekursorów nowoczesnego szybownictwa, szybkościowego latania na przelotach. Dawał temu wyraz w „Skrzydlatej".

Z początkiem lat pięćdziesiątych pojawiła się w Warszawie trójka instruktorów — Agnieszka W., Jerzy R. i Ireneusz K. Stołeczni szybownicy potraktowali ich pobłażliwie. Rzecz w tym, że nowo wyszkoleni instruktorzy mieli wylatane zaledwie po dwadzieści kilka godzin na kursie i — jak to się określało — świetnie umieli latać po kręgu.

Aby podnieść autorytet modych instruktorów, pewien inspektor z centrali zarządził dla czołowych szybowników loty kontrolne pod pretekstem egzaminu instruktorskiego. Lataliśmy na „Żurawiu". Pan inspektor przez cały czas lotu głośno komentował zaistniałe i wydumane błędy, pytał, przy zakrętach, gdzie podziała się kulka, narzekał na zmiany w szybkości itd. itp. Każdy z nas wysiadał wściekły. Atoli znalazł się wśród grona postponowanych szybowicieli wyjątkowy spryciarz. Odnotujmy jego nazwisko dla historii: Ryszard Gołębiowski (późniejszy wieloletni pracownik WSK Świdnik).

Kiedy znalazł się w powietrzu z inspektorem puścił stery, podniósł ręce do góry i gdy „Żuraw" zaczął się niebezpiecznie rozpędzać, musiał ratować sytuację sam inspektor. A wówczas Rysio, głębokim barytonem, który mu Bozia dała, rozpoczął monolog tej mniej więcej treści: — Kulka, o kulka, panie inspektorze, przebiła burtę, o, już jest dalej niż koniec skrzydła, a prędkość, jeszcze trochę i wpadniemy w korkociąg, po co to rozpędzanie, o, ten zakręt za wcześnie, tak się kręgu nie buduje, po co te nerwowe ruchy drążkiem przed lądowaniem...

I tak sprawdził instruktora aż na ziemię, a miał jeszcze to szczęście, że niefortunny pilot ze zdenerwowania lądował daleko od startu...

Autor artykułu, Jerzy Pomianowski (w środku) w okresie pracy w Aeroklubie Warszawskim, podczas tradycyjnego „laszowania" pilotów, którzy zdobyli kolejne uprawnienie lotnicze.



To znów przykład, że obowiązkowa była wówczas fantazja. Cechowała ona nie tylko pilotów, ale też i kierownictwo klubu. Pewnego dnia świątecznego odbywały się skoki spadochronowe. Prowadził je Witold Tracz, młody, zapalony instruktor, który przeszedł do Aeroklubu Warszawskiego z wojska. W krótkim czasie zorganizował liczną i prężną sekcję, a u mnie wzbudzał zazdrość niezwykłym powodzeniem u płci odmiennej (bo też i przystojny był drań...). Pilotem samolotu wywożącego skoczków był Antoni Schabowski. Ubrany był już na randkę (mieszkał na Gocławiu) i z trudem dał się namówić na założenie spadochronu, bo „szelki pogniotą spodnie".

I oto podczas jednego ze skoków, pewna Danusia o biuście jak congestusy, staranowała własną piersią statecznik poziomy „kukuruźnika". Ucierpiał oczywiście statecznik i samolot runął w dół. Schabowski spróbował jeszcze — nie wiedząc co się dzieje — ratować sytuację szprycą gazu, ale potem błyskawicznie wyskoczył z maszyny i ratował się na spadochronie. CSS-13 na pełnym gazie, z dużą prędkością uderzył w skraj lotniska. Grzyb ognia, huk, i z samolotu zostały drobne szczątki.

Działo się to na oczach wielu widzów, którzy opalali się wokół lotniska. Cóż więc postanowił szef wyszkolenia AW Jerzy Leszek? Aby publiczność nie myślała, że my lotnicy się boimy, wsiadł do „Zucha" i na niewielkiej wysokości począł kręcić akrobację, latać na plecach itd.

Fantazja szybowników przejawiała się w lotach chmurowych. Im większa burza, tym chętniej zagłębiano się w congestusa. Nobilitowało, na przykład, w oczach ogółu, przywiezienie w lipcowy, gorący dzień kawałków lodu na skrzydłach. To prawda, że „Muchy" były w chmurach cudownie wytrzymałe, ale lataliśmy też na „Sępie i „Żurawiu".

W takiej sytuacji nie mogło obejść się bez ofiar. 24 czerwca 1953 roku w potężnej burzy zginął młody, utalentowany szybownik Leszek Sosnowski. Koledzy z lotniska obserwowali, jak kilkakrotnie wypadał z chmury, która stała akurat nad Gocławiem, po czym ponownie się w nią wkręcał. Komentarze były jednoznaczne — ale twardy, ale ambitny. Toteż wielka radość zapanowała, kiedy po jakimś czasie wysoko pojawiła się kreseczka na niebie, która szybko zaczęła rosnąć, gdyż szybowiec wytracał wysokość korkociągiem. Okazało się jednak, że nie była to „Mucha" Sosnowskiego, a „Sęp", pilotowany przeze mnie. Szczątki „Muchy" znaleziono pod Markami, pilot wyrzucony z kabiny z resztkami fotela nie wiedzieć czemu nie skorzystał ze spadochronu.

Rysiek Bitner, nasz główny specjalista klubowy od lotów chmurowych, był wówczas na mistrzostwach Polski w Lesznie. Miał w ogóle dobrą passę. Kończył studia, kochał się szczęśliwie, miał sukcesy sportowe... Myślałem o nim, że kiedy wróci, to przeanalizujemy przyczyny śmierci Leszka, że podzielę się z nim wrażeniami wysokościowego lotu na „Sępie". Niestety. Dwa dni później otrzymaliśmy straszną wiadomość. W konkurencji wysokościowej, rażony piorunem na 7 tysiącach metrów, Rysiek zginął. I chociaż pozostały po nim zawody całoroczne „Skrzydlatej Polski", których był projektodawcą, to my — jego przyjaciele, w ogóle lotnictwo poniosło ogromną stratę.

Gwiazdą polskiego szybownictwa była Wanda Szemplińska. W owych latach biła rekordy Polski i świata z lekkością i wdziękiem motyla. Szczupła, ładna blondynka, choć młoda to już sławna pilotka, wzorowa studentka wydziału lotniczego PW, była obiektem westchnień niejednego warszawskiego szybownika.

Lata to były szczególne. Pewnego dnia pojawiło się na starcie kilku panów, wyjątkowo smutnych, odzianych w przydługie płaszcze i buty z cholewami. Zapowiedzieli nam, że tę noc spędzimy na lotnisku i jeśli podamy adresy, to rodziny zostaną zawiadomione o tym fakcie. Domysłów było wiele, a prawda okazała się następująca. W Warszawie gościł wówczas chiński marszałek Peng-Teh-Huai, jeśli dobrze pamiętam nazwisko. Ponieważ pomagaliśmy wówczas — budując szybowce i szkoląc instruktorów w rozwoju szybownictwa w ChRL, marszałek wyraził życzenie odwiedzenia lotniska. Po skoszarowaniu więc odbyliśmy krótkie przygotowanie do pokazów na cześć gościa, które też pokazy następnego dnia, ku zadowoleniu i marszałka i przedstawicieli naszych władz, odbyły się.

Po śmierci Ryszarda Bitnera zmniejszył swoją aktywność jego sportowy rywal Andrzej Ziemiński. Zaczął parać się dziennikarstwem (Sztandar Młodych, Polskie Radio, Telewizja), w którym dobił się znacznych sukcesów. Sekcja szybowcowa, która liczyła grubo ponad stu członków, miała wielu bardzo dobrych pilotów. Między innymi zaliczali się do nich — Jerzy Adamek, Jerzy Popiel, Adam Brzoza, Sławomir Makaruk, Roman Sochacki. Miał też szczęście Aeroklub Warszawski do szybowniczek — rekordowe loty wykonywały Lucyna Wlazło, Wanda Adamek, Zofia Zalewska-Gadomska, Wiesława Łanecka, Lotami wyczynowymi kierowali instr. instr. Zygmunt Redas i Andrzej Koskowski, natomiast szkoleniem podstawowym zajęła się pozyskana dla Aeroklubu Warszawskiego Pelagia Majewska. Już wówczas był to świetny nabytek dla klubu, a z czasem okazał się prawdziwym skarbem.

Nie będę tu opowiadał o tych pilotach, którzy dziś na różnych stanowiskach dopisują dalsze karty do swych lotniczych życiorysów. Chcę natomiast wspomnieć o dwóch szybownikach, którzy odeszli na zawsze.

Adam Brzoza przeniósł się do Warszawy z Wrocławia, ponieważ zlikwidowano tam wydział lotniczy. W krótkim czasie dał się poznać jako pilot ambitny. O takich zawodnikach mówi się w sporcie po prostu — twardy. Adam by bardzo uczynny, koleżeński. Mimo niewielkiego stosunkowo doświadczenia, zdołał zakwalifikować się na mistrzostwa Polski w 1955 r. w Lisich Kątach. Zdobył tam mistrzostwo w klasie szybowców dwumiejscowych, a na jednym z przelotów pobił rekord świata. Adam Brzoza był jednym z uczestników grupowego przelotu do Związku Radzieckiego. Pokonał dystans 655,5 km. Ale przyszedł taki dzień... Na popołudnie zapowiedziała swoją wizytę telewizja. W programie była godzinna audycja, na żywo!, z lotniska. Wcześniej odbywały się loty treningowe, Adam wystartował na szybowcu A-9. Kilkanaście kilometrów na północ od stolicy, za Żeraniem, z wysokości około 1 tysiąca metrów, szybowiec runął pionowo i rozstrzaskał się o ziemię. Nie ustalono ani przyczyn wypadku, ani powodu, dla którego pilot nie ratował się na spadochronie.

Kiedy dowiedzieliśmy się o nieszczęściu, wraz ze Zdzisławem Dudzikiem — szefem wyszkolenia AW, polecieliśmy nad miejsce wypadku. Maszyna była tak rozbita, że z trudem, po kawałku statecznika, rozpoznaliśmy rodzaj szybowca. Wyglądało to tak, a byliśmy na wysokości kilkunastu metrów, jakby ktoś rozsypał drewniane bierki. Kiedy wróciliśmy na Gocław, już rozpoczynał się program pokazów. Po wiązance akrobacji na „Bocianie" musiałem wystąpić przed kamerą i opowiadać młodym telewidzom, jak to dobrze i pięknie jest być lotnikiem... A przed oczami miałem rozstrzaskanego A-9 i jakże lubianego Adama, którego straciliśmy bezpowrotnie.

Jeszcze w czasach, kiedy byliśmy bardzo młodzi, wśród nas huncwotów wyróżniał się Sławek Makaruk poważnym podejściem do latania i w ogóle życia. Zamiłowanie do lotnictwa łączyło się u niego z pasją badacza. Mając takie cechy, znalazł idealne miejsce dla siebie w życiu — pracę w charakterze pilota doświadczalnego w Instytucie Lotnictwa. Świadom ryzyka podejmował najtrudniejsze próby na prototypach, które odbywały badania. Latania zawodowego było mu jednak za mało. Niezwykle czynny jako szybownik, startował w różnych zawodach, niejednokrotnie z powodzeniem. W Aeroklubie Warszawskim, a potem we władzach Aeroklubu PRL działał społecznie, pełniąc odpowiedzialne funkcje. Przy tym wszystkim był idealnym kolegą, szczerym i dyskretnym, lojalnym i uczynnym. Niestety mogę o nim pisać już tylko w czasie przeszłym. Zginął przy oblatywaniu szybowca „Kobuz".

Rozpisałem się o przyjaciełach, których straciłem, ale pamięć o Nich najbardziej jest żywa, kiedy wspominam tamte bezgrzeszne lata. Bo prawdziwe uczucia mają, moim zdaniem, większą trwałość niż rzeczy materialne. Oto, na przykład, kiedy przez przypadek zostałem wybrany w 1956 roku prezesem Aeroklubu Warszawskiego (miał nim zostać ktoś znacznie ważniejszy, ale stwierdził, że nie ma czasu i wybór padł na mnie), doprowadziłem do tego, że na Gocławiu przeprowadzono prace ziemne pod budowę kortów i boisk, a także przygotowano teren i plany do budowy basenu kąpielowego. Kiedy zmieniłem się prezes i kierownik klubu, na niedoszłych kortach wyrosły bujne chwasty, a teraz już w ogóle zlikwidowano Gocław.

Chociaż muszę się przyznać, a jestem tu szczery, że wspominając czasy mojego prezesowania Aeroklubowi Warszawskiemu, mam jeden szczególny powód do satysfakcji. Nie, nie ten, że stołeczny klub był wówczas najlepszy w kraju, bo to zasługa niezrównanego szefa wyszkolenia i pilota Zdzisława Dudzika. I nie ten, że wykorzystując prezesowski stołek odbyłem szkolenie samolotowe od razu na „Zlinie" u wspaniałego instruktora i człowieka Aleksandra Wąsowicza, który potrafił w ciągu kilku miesięcy zrobić ze mnie pilota I klasy.

Otóż niezapomnianym dla mnie przeżyciem było przyjmowanie do Aeroklubu Warszawskiego (był to rok 1956!) zasłużonych lotników, którym wcześniej wyrządzono krzywdę, odsuwając ich od latania. W tych specyficznych okolicznościach mogłem poznać Zbigniewa Burzyńskiego, Franciszka Hynka, Franciszka Janika, Gustawa Sidorowicza, Kazimierza Wünsche, Kazimierza Plenkiewicza i wiele innych lotniczych znakomitości, których nazwiska były dla mnie symbolem najlepszych tradycji polskich skrzydeł. Wracali do klubu jakby nieśmiało, z pewnymi kompleksami, którym trudno się dziwić, a ja starałem się ze wszystkich sił, aby jak najserdeczniejszym przyjęciem zatrzeć smutne wspomnienia. I właśnie fakt, że mogłem tym ludziom być choć trochę użyteczny, wpływa na moje przekonanie, że czasu poświęconego na prezesowanie Aeroklubowi Warszawskiemu nie straciłem nadaremnie.




Sławomir Makaruk — Jerzy Koss


Wanda Adamek — Jerzy Adamek


Eugeniusz Stawski — Tadeusz Dziuba

31.XII. — W. Sznurowski zwyciężył w memoriale S. Makaruka. W 1973 r. modelarze uzyskali 10 tytułów mistrzowskich i 5 wicemistrzowskich Polski.

1974

3.VI. — S. Babiarz i J. Zarębski zajęli 2 miejsce w Rajdzie Samolotowym Dziennikarzy i Pilotów. **9.VI.** — W. Sznurowski szybowcowym wicemistrzem Polski. **2.IX.** — Wacław Grzmil wykonał 1000 skok ze spadochronem. **20.X.** — Warszawskie Zawody Samolotowe. Zwyciężył P. Szczepański i J. Trippenbach. 2 miejsce — H. Kucharski i H. Jędrzejewski. **15.XI.** — Zmarł Kazimierz Plenkiewicz, wychowanek AW i jednocześnie jego zasłużony instruktor. W 1974 r. modelarze zdobyli 12 tytułów mistrzowskich i 4 wicemistrzowskie Polski.

1975

9.II. — Krzysztof Włodarkiewicz i Henryk Kucharski zajęli 2 miejsce w Lubelskich Zimowych Zawodach Samolotowych. **1.VI.** — Pelagia Majewska szybowcową wicemistrzynią Polski w klasie standard. **10.VII.** — Halina Rynkiewicz ustanowiła na „Jantarze-1" szybowcowy rekord krajowy w przelocie po trasie trójkąta 300 km (102,8 km/h). **29.VI.** — P. Majewska zajęła 2 miejsce w Międzynarodowych Kobiecych Zawodach Szybowcowych; tego samego dnia Andrzej Kanigowski został szybowcowym wicemistrzem Polski juniorów. **30.VII.** — Sekcja spadochronowa wykonała 30-tysięczny skok. **27.IX.** — Henryk Kucharski i Bogdan Kaznowski zajęli 2 miejsce w Rajdzie Samolotowym Dziennikarzy i Pilotów. **2.XI.** — Zmarł Ludwik Widawski, sportowiec i działacz AW. **31.XII.** — P. Szczepański zwyciężył w memoriale S. Makaruka. W 1975 r. modelarze zdobyli 7 tytułów mistrzowskich i 4 wicemistrzowskie Polski.

1976

27.III. — XXX zebranie sprawozdawczo-wyborcze. Prezes — Józef Jabłoński. **23.V.** — Andrzej Kanigowski i Mirosław Królikowski szybowcowymi wicemistrzami Polski (pierwszy w klasie standard, drugi w klasie otwartej. **10.VI.** — Joanna Jaworska ustanowiła krajowy rekord w przelocie prędkościowym po trasie docelowo-powrotnej 300 km na szybowcu „Pirat" (51,8 km/h); P. Szczepański usta-



Zdjęcie: B. Koszewski

ŚWIAT ZAWIROWAŁ Z RADOŚCI

PELAGIA MAJEWSKA

Latem 1953 r. rozstałam się z Aeroklubem Lubelskim i za Tadkiem Majewskim poszłam w świat, do Warszawy. Miałam wtedy 40 godz. nalotu na samolotach, 18 na szybowcach, srebrną odznakę, 14 skoków i 20 lat. Aeroklub Warszawski oszołomił mnie swoim ogromem i rozmachem. Po przytulnym rodzinnym Aeroklubie Lubelskim czułam się tu zagubiona. Osobiście znałam tylko Witka Tracza z jego dęblińskich czasów, parę osób — tylko jednostronnie, z prasy lotniczej, a reszta — sami obcy ludzie.

Nim rozpoczęłam latanie, musiałam złożyć egzamin ze znajomości budowy i eksploatacji szybowców i samolotów. Mechanik szybowcowy, pan Mikołaj Nowik potraktował mnie bardzo ciepło, po ojcowsku, ale pan Zygmunt Skóra zmroził mnie groźną miną. Stałam przestraszona przed CSS-em i starałam się zebrać myśli. A tu nic. Pustka w głowie i lód koło serca. Zdawało mi się, że stoję tak godzinami, aż się pan Skóra złamał i na jego marsowej twarzy pokazał się uśmiech. To mi pomogło przyjść do siebie i od tego pamiętnego egzaminu zaczęła się nasza przyjaźń, trwająca do dziś. Po egzaminie zostałam przydzielona do grupy szybowcowej instr. Zygmunta Redasa i do grupy samolotowej instr. Antoniego Schabowskiego. Wyczuwałam, że instr. Schabowski nie był tym zachwycony. Trudno, to nie Lublin, gdzie instruktorzy i koledzy byli już „oswojeni" i akceptowali moją obecność na starcie.

Moja grupa samolotowa miała wyznaczone tylko dwa popołudnia w tygodniu na trening. Byłam przekonana, że niewiele polatam. Pomyliłam się, bo jako nowicjusz nie znałam doskonałej organizacji lotów w Aeroklubie Warszawskim, no i możliwości sprzętowych. W pierwszym roku mego treningu w AW, tracąc mało czasu na starcie samolotowym, wylatałam wiele godzin i zrobiłam kilka uprawnień. Na pierwszy lot poleciałam CSS-em z instruktorem społecznym Zbyszkiem Grądzkim do strefy nad Anin. Choć miałam tremę niczym pilot Pirx przed pierwszym samodzielnym lotem rakietą, lot wypadł bardzo dobrze. Zbyszek był nawet zdziwiony. Wtedy jeszcze nie zdawałam sobie sprawy, że umiem latać na CSS-ie, tak jak później umiałam latać na „Żurawiu" i „Jaskółce".

Następny lot — to już laszowanie na Zlina-26. U nas, w Lublinie, Zlina jeszcze nie było i to był dla nas samolot-marzenie. I ja mam na nim latać? Tak od razu? Świat zawirował z radości. Zlin okazał się typowo damskim samolotem, a do tego tak cudownie widać było z niego wkoło na cztery strony świata. Zaraz po laszowaniu dołączyłam do grupy latającej na szyki. To się pamięta! Najpierw 2, potem 3 i 5 samolotów, nad lotniskiem i po trasach. Najbardziej podobały mi się loty po trasie w 5 samolotów. Brak radia wcale nie przeszkadzał w doskonałej zabawie.

Instr. Schabowskiemu oprócz Zbyszka Grądzkiego pomagali także instruktorzy społeczni: Zdzisiek Nakonieczny i Jurek Piotrowski — obaj są obecnie kapitanami pilotami w PLL LOT. Wszyscy byli skorzy do latania i do żartów. Robili w powietrzu różne psikusy, na które na początku dałam się parę razy nabrać. W trakcie robienia tego uprawnienia, najfajniejszego jakie znam, instr. Schabowski podobno się dobrze wyraził o moim lataniu. Kamień spadł mi z serca. Od tego dnia czułam się w nowym aeroklubie mniej obco.

Pod koniec lata nastąpiły zmiany w grupach i trafiłam do instruktora Polikarpa Adamca. Było mi w nowym miejscu tak dobrze jak w Lublinie. Pierwszym uprawnieniem jakie robiłam pod skrzydłami Poleczka było holowanie szybowców. Szybowcowa śmietanka robiła wówczas pełną akrobację na „Jastrzębiu", więc okazji do poholowania było dużo. Bardzo dokładnie pamiętam pierwsze samodzielne hole. Start był wyłożony na zachód, niebo bezchmurne, popołudnie; Polek wysiada, kolana mi drżą raczej z emocji niż z chłodu, Wanda Szemplińska usadawia się w kabinie „Jastrzębia". Lecimy. Jakże się starałam dobrze lecieć! Strzałka prędkościomierza nie miała prawa drgnąć z nakazanych 100 km/h, co nie było bardzo trudne w spokojnym, wieczornym powietrzu. Wyobrażałam sobie, że Wanda a potem inni, Sławek Makaruk czy Adam Brzoza, nie mają nic lepszego do roboty tylko w czasie lotu na holu wlepiać oczy w prędkościomierz i obserwować jego wahania. Jeśli „coś" zauważą, na pewno powiedzą o tym na starcie i będę spalona jako holownik. A tak chciałam się wkupić do grona szybowników eleganckim holowaniem.

LĄDOWANIE NA „ABC"

Całkiem niespodziewanie w roku następnym zaniedbałam latanie na samolotach. Na jesieni 1954 r. rozpoczęłam pracę w Aeroklubie Warszawskim jako instruktor szybowcowy. Moimi pierwszymi, chwiejnymi krokami instruktorskimi kierował instr. Zygmunt Redas; Robił to bardzo taktownie i pozwalał na dużą samodzielność. Bardzo wiele pomógł mi w okresie mojej pracy instruktor społeczny Jurek Pomianowski.

Pierwszym zadaniem jakie dostałam, było dokończenie szkolenia grupy, która wróciła z Fordonu. Chłopcy mieli tylko po 10 lotów na „ABC" na pełny wyciąg. Do zakończenia programu szkolenia podstawowego brakowało im po dalszych 10 lotów na „ABC" oraz lotów na „Salamandrze" i „Jeżyku". Do moich obowiązków jako instruktorki należał m.in. oblot szybowca przed lotami. I tu wynikła bardzo kłopotliwa dla mnie sytuacja. Nie latałam dawno na „ABC" i przewidywałam trudności w lądowaniu na punkt. Jeśli nie wylądują celnie, skompromituję się jako instruktor. Co robić? Prosić instruktora Redasa o zrobienie oblotu czy raczej z udaną beztroską przeprosić z góry grupę za deleki transport szybowca po lądowaniu? Wybrałam to drugie. Nie wiem czy przez lenistwo czy dla zabawy, a może przez życzliwość, otrzymałam propozycję daleko idącej współpracy. Było to sterowanie miejsca ostatniego zakrętu z ziemi, przy pomocy czerwonej chorągiewki. Miałam tylko patrzeć na start i o nic się nie martwić. Jeszcze przedwczoraj latali w Fordonie, mają wytrenowane oko, nie skompromitujemy się. Mieli rację. Nie skompromitowaliśmy się. Po locie złożyliśmy sobie nawzajem gratulacje z życzeniami dalszej owocnej współpracy. Myślę, że życzenia nasze spełniły się.

TRÓJKĄT 500 KM

Namówiliśmy się z Andrzejem Kmiotkiem, że polecimy razem na jakiś przelot. Musimy przecież coś ładnego zrobić z Gocławia. W mój wolny dzień, w sobotę 23 maja 1964 r., zanosiło się na dobrą pogodę. Zaplanowaliśmy więc sobie królewską trasę: trójkąt 500 km Warszawa — Olsztyn — Toruń — Warszawa.

Tadek czyli mój mąż obiecał odebrać nieletnie dziecię z przedszkola i przyjechać po południu na lotnisko, co oznaczało, że „w razie czego" będę miała do dyspozycji prywatnego holownika. Obawiałam się tylko, że mój holownik pochłonięty lotami instruktorskimi zapomni zapytać w odpowiednim czasie co się ze mną dzieje. Już mi zrobił takiego psikusa, kiedy to leciałam z Bogdanem Ławrukiem na „Bocianie" na pamiętny docel-powrót do Białegostoku i zostałam wśród pól koło Łochowa.

Planowaliśmy z Andrzejem lot zespołowy, ale bez radia zgubiliśmy się w tłoku „Fok" jeszcze przed meldowaniem. Do Olsztyna nie było problemów z pogodą i warunki wyraźnie się poprawiły nad Mazurami. Niebo było piękne i wspaniałe widoki naziemne. Najbardziej zachwycały mnie cienie chmur przesuwające się po wodach jezior. Dobra pogoda skończyła się na drugim boku, koło Lubawy. Dalej było bezchmurnie. Zmętnienia w powietrzu zepsuły kolor nieba i zamazywały obrazy na ziemi. Wznoszenia były coraz słabsze i malał także ich zasięg. Wyhamowało to znacznie prędkość przelotową, ale lecieć się dało. Tyle tylko, że w poçie czoła trzeba było zdobywać wysokość i ostrożnie rozmieniać ją na drobne. Późnym popołudniem minęłam Płock i na resztkach termiki dotarłam z trudem do Wyszogrodu.

Nad środkiem Puszczy Kaminoskiej stał wspaniały, wymarzony, kuszący, jedyny cumulus, spod którego miałabym powrót na lotnisko. Ale w żaden sposób nie dało się do niego dolecieć. Robiłam rozpaczliwe wypady to nad polany, to nad bardziej mokre tereny, gdzie liczyłam nieśmiało na termikę wieczorną, ale wszystko na próżno. Jak odpędzona psina ze smutną miną i z uszami po sobie, zawróciłam do tyłu i wylądowałam na zachodnim skraju puszczy. Do aeroklubu dodzwoniłam się późno i nie miałam szans na powrót w tym dniu. Umówiliśmy się więc na wczesne godziny ranne. Byłam pewna, że przyleci po mnie Tadek.

Od godziny szóstej czekałam na lądowisku, a ze mną gromada ciekawych. Minęła godzina ósma, dziewiąta, a samolot nie przylatywał. Była niedziela, zanosiło się na dobrą pogodę, na lotnisku na pewno wielu chętnych czeka na „Fokę", a mnie nie ściągają! Dlaczego?

Zawiedzeni kibice zaczęli się rozchodzić. Na niebo wyskoczyły pierwsze cumulusy, kiedy wreszcie przyleciał samolot. Po sposobie przeglądu pola i po podejściu do lądowania wiedziałem, że to nie mój małżonek. I tak faktycznie było. Dlaczego nie przyleciał Tadek? Miły kolega klubowy powiedział mi, że widział obu Majewskich rano na lotnisku, ale nie ma pojęcia dlaczego jego wysłali w teren i tak późno.

Po przylocie nad lotnisko zrobiłam z góry przegląd parkingu. Naszego trabancika nie było. To ciekawe. Ale kiedy do ściągnięcia szybowca z pasa lądowania podbiegł także Sławek, zatkało mnie. Na pytanie, gdzie tatuś, dziecię poinformowało mnie rezolutnie, że przecież poleciał po mamusię (?).

W niedzielne przedpołudnie na starcie były tłumy, ale nikt nie wiedział, gdzie się podział „duży" Majewski. Musiał być rano, przecież Sławek nie nocował w hangarze, ani w budzie startowej. Zguba znalazła się koło południa i wyjaśniła co się stało. Rano trochę zaspali, więc bardzo spieszyli się na lotnisko. Tadek załatwił szybko wszystkie formalności związane z przelotem i kiedy robił próbę silnika, poczuł, że mu ktoś szarpie lotkę. Był to wartownik z wiadomością, że w domu leje się woda. Dzwonili sąsiedzi. Tadek zostawił samolot przed hangarem i popędził z odsieczą do domu. Przerwa w dostawie wody i nie zakręcone krany zrobiły duże spustoszenie.

Po raz drugi poleciałam na tę trasę, tyle że w odwrotnym kierunku, w lipcu 1967 r., na „Bocianie: z najlepszą i najmilszą pasażerką świata Basią Jurczek. Dwa boki oblecieliśmy doskonale ale z Olsztyna pod silny wiatr dopełzliśmy tylko do Ciechanowa.

Tak się pechowo złożyło, że przez kilka następnych lat nie miałam okazji spróbować szczęścia na trasie trójkąta 500 km. Inne dziewczyny szalały, robiły rekordy, zaliczały diamenty, oblatywały tę trasę na „Musze Standard", a ja ciągle byłam na bocznym torze i powoli, ale systematycznie spadałam w „kompleks trójkąta 500". Dopiero w 1973 r. w czasie szybowcowych mistrzostw Polski w Lesznie przeleciałam na „Piracie" trójkąt 535 km. Prędkość była bardzo skromna — 66 km/h, ale lot sprawił mi dużo radości. Z kompleksu wyleczyłam się tylko częściowo, bo okazało się, że jest to kompleks podwójny: trójkąta 500 i trójkąta 500 po starcie z Gocławia. Jakże mi smutno, że nie wystartuję już z Gocławia na trójkąt 500 km, ani na żaden inny lot.

MOI NAUCZYCIELE I KOLEDZY

BOHDAN JANCELEWICZ

Pierwsze przeloty szybowcowe. Wspomina się je i idealizuje, jak pierwszą miłość, taką jeszcze ze szkoły powszechnej. Do pierwszych przelotów wystartowałem spod skrzydeł Andrzeja Koskowskiego. Miał Andrzej tęgiego nosa do właściwego dobierania trasy przelotów. Jego trafne oceny, umiejętność zwięzłego, niby lakonicznego przekazywania wskazówek przed lotem — oceniało się zwykle na trasie, gdy zgodność przewidywań z tym co się napotkało dla początkującego adepta graniczyła z jasnowidztwem.

Na przelot do srebrnej wypuścił mnie Andrzej na „Musze". Było wrześniowe piękne popołudnie, po froncie chłodnym. Od Gocławia na wschód ustawił się szlak cumulusów, sięgający horyzontu. Andrzej popatrzył na zegarek, na ten szlak, na moją zemocjonowaną gębę i zapytał: — Widzisz ten szlak? — Chyba odpowiedziałem twierdząco, bo Andrzej kontynuował: — Postoi jeszcze półtorej godziny, co powinno ci wystarczyć do Kałuszyna. Tam szlak zacznie cię odciągać na północ od trasy. Wykręcisz podstawę — i po prostej do Siedlec. Nad lądowiskiem będziesz miał 500 metrów! Jasne? Kiedy po starcie i odejściu na trasę zacząłem przypominać sobie uwagi Andrzeja, byłem zaskoczony. Zgadzało się wszystko.

Toteż gdy w następnym sezonie Andrzej zebrał grupę kandydatów na trzysetkę z Gocławia do Bielska-Białej, z uwagą notowałem w pamięci wskazówki: — Do Pilicy będzie kiepsko, ale nie łamać się, lecieć „metodą balonową". Za Pilcą będzie „bomba". Podstawa 2 500 m, wznoszenie do 5 m/s. Ale pod wieczór od gór może być mglisto. Żebyście nie rozminęli się z lotniskiem... I znowu wszystko się zgodziło. Wylądowałem tuż przed zachodem słońca koło miejscowości o wdzięcznej nazwie, jak się później okazało, Frydek-Mistek w... Czechosłowacji. Kiedy po powrocie przyjmowałem od Andrzeja gratulacje za trzysetkę i czekałem na obsztorc, Andrzej z uśmiechem powiedział: — Ty, wiesz co? Wczoraj zadzwonili do klubu z pytaniem czy jest u nas jakiś pilot nazwiskiem Mistek. Usiadł taki jeden w Czechosłowacji koło miasta Frydek i melduje, że wszystko w porządku. Obdzwonili wszystkie aerokluby w Polsce i nikt nie chce się do niego przyznać. Chyba mieli rację, co? Moją próbę usprawiedliwienia Andrzej podsumował: — Lepiej weź się za nawigację, bo masz z nią za mało punktów wspólnych.

Nawet nie wiedział, jak mnie tym dotknął. Wziąłem się jednak za nawigację i przydała mi się nieraz, np. w Jugosławii, Australii, Finlandii.

Akrobacja na szybowcach pociągała mnie bardzo. Kiedy Tadeusz Dziuba, który przypomniał mnie sobie z lęborskiego kursu teoretycznego, zapytał czy chcę spróbować pełnej na „Jastrzębiu", nie czekałem z odpowiedzią twierdzącą. — No to cię sprawdzimy czy się nadajesz, jak z wyobraźnią i tak w ogóle. Siadaj do Zlina. Egzamin wstępny u Tadeusza zdawałem przez blisko pół godziny. Był dość dokładny ale i brutalny. Wiązane figury pełnej akrobacji przerywał pytaniami lub komendami: — Co to było? — Jakie położenie względem ziemi? — Gdzie lotnisko? — Wyprowadź do poziomu na północ! Jakoś mi szło, więc Tadeusz zadecydował: — No to na deser pętlę zewnętrzną, chcesz? Po minięciu dolnego punktu figury prawie jednocześnie poluźniły się pasy Tadeuszowi i mnie. Oparliśmy się głowami o limuzynę. Tadeusz chyba nie mógł sterować, bo krzyknął: — Dokończ! Wypchnąłem, odczekałem chwilę i spod maski wyłonił się znowu horyzont. Opadliśmy na siedzenia. To była „moja" pierwsza figura wyższej akrobacji. Dalsze robiłem na „Jastrzębiu", a potem na „Kobuzie". Tadeusz wówczas już nie żył.

Przekazywanie innym wiedzy i umiejętności można traktować jako zło konieczne (...obyś cudze dzieci uczył!). Ale jeżeli jest to coś, co pasjonuje i pociąga, jeżeli dziedzina pracy zawodowej i hobby łączy się w jedno, jeżeli staje się przyjemnością i odpoczynkiem, słowem jeśli jest to lotnictwo — sprawa ma się inaczej. Propozycja Zdzisława Dudzika, szefa szkolenia Aeroklubu Warszawskiego, skierowana do czteroosobowej grupy magistrów inżynierów lotnictwa i sugerująca celowość zdobycia szybowcowych uprawnień instruktorskich, trafiła na grunt podatny i została uznana za rodzaj wyróżnienia. Przydzielono nam grupy pięcioosobowe i dano pod opiekę instruktora Zygmunta Redasa. Zarówno szef szkolenia jak i instruktor prowadzący pozostawiali nam dużą samodzielność. Nawet nie czuliśmy kierownictwa, tak dyskretnie było realizowane.

Miałem w swojej grupie chłopca, który tylko ze względów ambicjonalnych nie chciał zrezygnować z dalszego szkolenia już po pierwszych niepowodzeniach. Na moją propozycję, żeby przyspieszyć decyzję o przerwaniu szkolenia, instruktor Redas przekonywał, że to trudna decyzja i wymaga delikatnego rozważenia. — Próbujmy jeszcze! Może jakiś lot termiczny z nim zrobić, niech się oswoi. Zrobiłem lot termiczny. Stwierdziłem objawy strachu. Pan Zygmunt zaniepokoił się, czy aby nie jest to objaw chorobliwy. Wykonał sam kilka lotów z kandydatem, po czym odbył dłuższą rozmowę z Zacheuszem Łasakiem, mechanikiem wyciągarkowym. Przysłuchiwałem się jej z zainteresowaniem, ponieważ decyzja instruktora Redasa była bardzo odważna. Postanowił puścić ucznia samodzielnie na „Czapli". Wybrał do tego piękny poranek, z lekkim stałym wiatrem. Najpierw wykonaliśmy parę lotów z innymi uczniami, dla stworzenia normalnej atmosfery szkolenia. Następnie pan Zygmunt zrobił z nie przeczuwającym decyzji uczniem lot kontrolny i po wylądowaniu wysiadł z „Czapli": — Powtórz taki lot, jak to zrobiłeś ze mną!

Niestety, nie udało się. Tylko dzięki przytomności umysłu Zacheusza Łasaka i komendom podawanym z ziemi przez instruktora, niedoszły pilot znalazł się szczęśliwie na ziemi w granicach lotniska Gocław. Instruktor Redas opanował zdenerwowanie i podszedł do bladego z emocji chłopaka. — No i cóż, przyjacielu dalej? — Panie instruktorze, ja bardzo dziękuję i przepraszam. Ja się chyba przeliczyłem i pomyliłem — odpowiedział żegnając się ze łzami w oczach.

W dwa lata później Zdzisław Dudzik powiadomił mnie, że grupa studentów specjalności lotniczych Politechniki Warszawskiej chciałaby wyszkolić się na szybowcach. Zdzisław argumentował krótko: — Znasz ich, oni znają ciebie. Dam ci dwa miesiące — maj i czerwiec. Do pomocy będą praktykanci, wśród nich Tadeusz Dunowski. Wyciągarka, ściągarka, trzy „Czaple".

Szkolenie ruszyło i mimo kłopotów szło dobrze. Któregoś dnia zapytałem Tadeusza czy zna może pana Dunowskiego, który działał w modelarstwie w Aeroklubie Gdańskim. Odpowiedź, że to ojciec, otworzyła jakąś dziwną furtkę we współpracy. Tadeusz nie tylko nie opuścił ani jednego dnia lotnego zajęć, ale czynnie uczestniczył w tworzeniu zwartości i koleżeństwa w grupie. W znacznej mierze dzięki jego pracowitości ukończyliśmy szkolenie w terminie.

A Zdzisław Dudzik z właściwym sobie spokojem i dyskrecją bacznie obserwował szkolenie i nawet gdy chciał zrobić kontrolę, to robił ją mniej więcej tak. Przyszedł któregoś dnia na start i powiedział: — Mam dość papierków, przeleciałbym się na czymś, ale widzę, że samoloty w hangarze! Bohdan, przewieź mnie, choć na „Czapli", ale w przedniej kabinie. Dawno nie latałem na szybowcach, nie chciałbym się ośmieszyć przed twoimi uczniami.

A wieczorem po lotach, w drodze na przystanek, nawiązując do mojej uwagi, że gdzieś się radio wydziera, powiedział: — A propos się wydziera... chyba z uczniami nie wydzierasz tak startu jak ze mną? Ale w październiku pojedziesz do Krosna na egzamin podwyższający uprawnienia instruktorskie do I klasy.

Czyż można opisać niewprawnym piórem uczucie jakie mną owładnęło, gdy stanąłem przed egzaminatorem z metodyki szkolenia w osobie Walentego Hardta, który kiedyś jako szef szkolenia Szkoły Szybowcowej w Strzebielinie przyjmował mnie na podstawowe szkolenie szybowcowe?

Niektórzy mówili, że gdy zacznę latać na samolotach, przestanę zajmować się szybowcami. Mimo to napisałem podanie do Zarządu Aeroklubu Warszawskiego i zostałem zakwalifikowany. Skierowanie do Lidii Pazio, znanej z wysokich wymagań stawianych sobie i uczniom, nie napawało mnie obawą, wbrew tzw. „koleżeńskim" radom niektórych, że jeżeli chcę szybko skończyć szkolenie, to powinienem poprosić o bardziej wyrozumiałego instruktora. Lidię znałem już przedtem, jako prowadzącą „szyk trzech „Fok", w którym z Jerzym Michalskim wykonywaliśmy m.in. pętlę włoską oraz jako zawodniczkę, reprezentującą dwukrotnie Aeroklub Warszawski na zawodach republik nadbałtyckich w Pociunaj pod Kownem. Zresztą sam podobno należę do takich, którzy często są przez podopiecznych określani mianem piły. Jak-18 okazał się dla mnie samolotem łaskawym. Szkolenie szło szybko i tylko z niecierpliwością czekałem na pierwsze loty nawigacyjne. Toteż, gdy na pierwszej trasie utrzymałem na punktach zwrotnych dokładność około minuty, a do utrzymania kursu i trasy nie było uwag, pomyślałem sobie w duchu: — No i co Andrzejku z tą stycznością i nawigacją?

Po uzyskaniu licencji pilota turystycznego szkolili mnie dalej różni instruktorzy, ale tak się składało, że egzaminy na uprawnienia do lotów w średnich warunkach, następnie w trudnych warunkach meteorologicznych zdawałem zawsze u Lidii. I chyba ocena zdobytych umiejętności nie była zła. Wydaje mi się też, że ta najprostsza najbardziej, można powiedzieć, prymitywna nawigacja czyli „po meblach" sprawiła mi największą satysfakcję. Nie spodziewałem się jednak, że wzbudzać mogę w tej dziedzinie jakieś wyjątkowe zaufanie. A jednak.

Do Aeroklubu Warszawskiego przyjęto do pracy nowego instruktora samolotowego. W tym czasie zakwalifikowano mnie do grupy szkolącej się w nocnych lotach nawigacyjnych. Lidia wezwała mnie do siebie, przedstawiła instruktorowi i powiedziała, że on będzie mnie szkolił. Po odprawie przed lotami Lidia odwołała mnie na bok i powiedziała: — Mam taką uwagę. Ten instruktor ma mały nalot w nocy i słabo zna rejon warszawski. Jeśli nie chcesz możesz odmówić i nie lecieć z nim, ale myślę, że sobie poradzisz. Przecież wiesz, że instruktorów brak, każdy jest potrzebny.

Lidia była wówczas szefem szkolenia w aeroklubie, a ja miałem przyjemność zajmować się zagadnieniami szkolenia z racji społecznej funkcji wiceprezesa. Zapytałem więc tylko czy rzeczywiście tak ocenia moje możliwości. Odpowiedź była krótka: — Nie domagaj się komplementów, ale i nie bądź zarozumiały! Lecisz czy nie? Przed lotem osobiście sprawdziła mapę, obliczenia trasy, opisała jak w nocy wyglądają Latowicz i Osieck — punkty zwrotne i nasz „Gawron" SP—CKL zanurzył się w ciemność. Trasę oblecieliśmy prawie milcząco. Wzmagający się wiatr czołowy na ostatnim boku spowodował pewne opóźnienie. Kiedy zgłosiłem: — Gocław kwadrat, Charlie Kilo Lima za pięć minut u ciebie. W odpowiedzi usłyszałem: — Kilo Lima cieszę się, ale masz cztery minuty spóźnienia.

Po wylądowaniu okazało się, ile ten lot kosztował Lidię nerwów. Od dwudziestu minut prze-

DOKOŃCZENIE NA STR. 23



Bohdan Jancelewicz i grupa szkolonych przez niego w AW studentów Politechniki Warszawskiej. Zdjęcie: H. Kucharski

GDZIE SĄ CHŁOPCY Z DAWNYCH LAT...

Jedyną podobno okazją do wspomnień są jubileusze. Ale niełatwo jest opisywać dawne dzieje. Koledzy mówią — ty tam masz dużo materiałów z działalności koła Młodych przy Aeroklubie Warszawskim w pierwszych latach powojennych. Byłeś przecież kierownikiem kilkanaście miesięcy... Byłem, byłem, ale fakt ten wcale nie świadczy, że potrafię z precyzją historyka opisać te pionierskie lata.

W drugiej połowie 1945 r., kiedy odrodził się AW, nie było ani własnego, klubowego lotniska, ani lokalu. Zebrania zarządu i sekcji AW odbywały się gościnnie w siedzibie LOTU na Nowogrodzkiej lub w jednej z klas Liceum Samochodowo-Lotniczego na Hożej. Jako świeżo upieczony kierownik Koła Młodych miałem zamiar skupić jak największą liczbę młodzieży obojga płci zainteresowanych lotnictwem, która mogłaby zasilić jak najszybciej poszczególne sekcje. Naturalnie, ani mi przez myśl nie przeszło, że w Warszawie nie było odpowiedniej ilości szybowców, spadochronów i samolotów... Mając wyłącznie dobre chęci, bo wytycznych nikt nie dawał, otworzyłem „biuro" Koła AW we własnym mieszkaniu na Pradze. Wkrótce lista zapaleńców, który już-natychmiast chcieli latać, obejmowała paręset osób. Wtedy zorganizowałem teoretyczny kurs szybowcowy (potem przyszły dalsze), jego absolwentów kierowałem na badania lotniczo-lekarskie, a następnie na szkolenie praktyczne. To właściwie wszystko.

W pracy swej korzystałem naturalnie z ogromnej życzliwości, zaufania oraz pomocy pracowników Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, a jednocześnie członków zarządu AW: **Mieczysława Kusnerza i Romana Nagórskiego**. Dzięki pomocy specjalistów z poszczególnych dziedzin lotnictwa chlubiłem się kadrą wykładowców tej miary co: meteorolog i znakomity pedagog **Czesław Szczeciński**, konstruktor **Ryszard Bartel**, lotnik i organizator **Romuald Flach**, pilot i dziennikarz **Antoni Mańkowski** — że wymienię tylko kilku z grona „moich" wykładowców. Bardzo trudno snuć wspomnienia. Nie ma dziś wśród nas Mańkowskiego, Kusnerza i Flacha...

A entuzjaści lotnictwa, dawni członkowie sekcji młodzieżowej AW? Interesująca byłaby statystyka kto np. pracował w lotnictwie, jaką korzyść osiągnął z uzyskania podkategorii A i B pilota szybowcowego i jak potoczyły się ich dalsze losy... Niestety, takich statystyk nikt nie prowadził. Czasami tylko spotykam znajome nazwiska poprzedzone częstokroć literkami: płk; prof.; dr; mgr czy inż.

Kiedy włączam telewizor, wiem, że ze szklanego ekranu uśmiechnie się do mnie najpopularniejszy polski spiker **Jan Suzin**. Odwzajemniam ten uśmiech na znak jakby porozumienia, że my obaj wiemy, iż Suzin jako członek sekcji młodzieżowej AW przeszedł przeszkolenie szybowcowe. Gdy odwiedzam Aeroklub Warszawski, mogę tam zawsze spotkać instr. pilota **Romana Woszczerowicza**, dawnego modelarza sekcji młodzieżowej. Jeśli sięgam od czasu do czasu do „Wojskowego Przeglądu Historycznego", mogę być pewny, że któryś z ciekawych artykułów na temat minionej wojny napisany został przez **Rajmunda Szubańskiego**, który na pewno z rozrzewnieniem wspomina swój pierwszy pasażerski lot nad Warszawą na Po-2 sprzed, bagatela, 30 lat. Był taki bowiem zwyczaj, że niektórzy członkowie mojej sekcji korzystali z zapoznawczych lotów samolotowych. Chłopców wozili znajomi piloci wojskowi na wojskowych Po-2 stacjonujący na nowym (dziś nie istniejącym) lotnisku mokotowskim, a przede wszystkim por. **A. Sojka** (posiadacz licencji pilota sportowego Nr 1 w Polsce Ludowej) i por. **D. Maciążek** (późniejszy szef AW), jak również niezapomniany kpt. **Nikiforow** — oficer radziecki, mistrz pilotażu, wspaniały człowiek i... postać historyczna. On to bowiem, jako pierwszy w ZSRR, wykonał lot bojowy na „kukuruźniku" (Po-2), pogardzanym niegdyś przez szanujących się lotników wojskowych samolocie sportowym. Ale to już inna historia.

Kiedy zbliżają się jakieś doniosłe wydarzenia w Kosmosie wiem, że o fakcie tym powie zawsze wyczerpująco w radio, telewizji czy napisze **Andrzej Marks**, astronom, pierwszorzędny znawca kosmonautyki i autor wielu tomów książek na te tematy. No tak, ale ja doktora Marksa ciągle uważam za członka sekcji młodzieżowej AW.

Na liście dawnych członków znajduję, na przykład, nazwisko **Bogusława Plamowskiego**, później świetnego spadochroniarza i oficera sławnych „Czerwonych Beretów". A jak sobie przypominam, komisja lotniczo-lekarska nawet wysłuchać nie chciała mojej prośby o zbadanie tego kandydata na szybownika. Widoczna blizna na czaszce dyskwalifikowała go jakoby do pracy w powietrzu. Nie zliczyłbym wszystkich skoków spadochronowych, które wykonał w ciągu minionych lat Zb. Plamowski, dziś współpracownik AWF we Wrocławiu.

Wśród członków sekcji sporo było harcerzy. Druha **Feliksa Borodzika**, dziś inżyniera i lotnika, można było dawniej spotkać jako organizatora, przypuszczam jednej z pierwszych w stolicy, drużyn lotniczo-modelarskich. Podobnie jak **Lecha Komudę**, zajmującego się konstruowaniem modeli niekonwencjonalnych i organizacją harcerskich zespołów lotniczych, dziś publicystę z historycznym zainteresowaniem. Podobnie jak **Jerzego Pomianowskiego**, który przeszedł wszystkie stopnie lotniczego wtajemniczenia — aż do prezesa AW włącznie, a ostatnio dużo pisze o motoryzacji i siedzi na ładnym fotelu redaktora naczelnego miesięcznika „Brydż".

Mógłbym wymieniać jeszcze dużo nazwisk. W roku ubiegłym na przykład, jakiś zapaleniec latał na holu za motorówką pilotując lotnię między warszawskimi mostami. Dopiero z gazet dowiedziałem się, że pilotem tym był **Jerzy Gall** — oczywiście, dawny modelarz z sekcji i zawodnik AW, dziś — pracownik handlu, ojciec dzieciom, ale w dalszym ciągu pełen lotniczego, młodzieńczego zapału.

To właściwie wszystko o Sekcji Młodzieżowej AW, co zdołałem zanotować z okazji jubileuszu.

PAWEŁ ELSZTEIN

Jednym z najlepszych modelarzy - zawodników - sportowców, może jeszcze dodam — i konstruktorów — jest u nas w Aeroklubie Warszawskim **Antoni Sulisz**. Obok **Edmunda Osińskiego, Jerzego Kosińskiego, Pawła Włodarczyka, Jana Rosińskiego, Wiesława Schiera**, że wymienię tylko czołówkę modelarzy, których sukcesy sportowe przyniosły sporo sławy stołecznemu klubowi, **Antoni Sulisz** (podobnie jak i jego brat **Zygfryd**) na dobrą sprawę wcale nie schodził z podium zwycięzców.

W pierwszych latach istnienia lotniska na Gocławiu, a dzieje to niezwykle odległe, wspaniale latały szybowce konstrukcji **Jana Jastrzębskiego**, potem nie chwaląc się specjalnie i moje konstrukcje cieszyły się uznaniem i osiągami. Aż tu naraz w jednej z kolejnych eliminacji lepsze wyniki zaczął osiągać **Julian Falęcki** ze swoimi szybowcami. Nie trwało to zbyt długo i gdzieś przed dwudziestu paru laty pojawił się zupełnie nieznany młody człowiek, którego szybowce zaczęły bardzo dobrze latać. Tak dobrze, iż zwoził co roku do Aeroklubu Warszawskiego naręcze pucharów i stosy nagród. Przepraszam, On w dalszym ciągu zwozi te nagrody!

Antoni Sulisz ma 41 lat. Jest człowiekiem niezwykle spokojnym, zrównoważonym, cierpliwym. W modelarni uczniom swoim potrafi wyjaśniać najbardziej zawiłe rozwiązania konstrukcyjne w sposób jasny i zrozumiały. Na starcie, jako zawodnik, również jest opanowany, ale szybki, o zdecydowanych, z komputerową precyzją postanowieniach. Umie walczyć i wygrywać. Konstrukcje swych modeli, a specjalizuje się od szeregu lat w kategorii modeli szybowców i częściowo modeli wyścigowych na uwięzi, doprowadził do niezwykłego mistrzostwa. Nieobce mu są najnowsze osiągnięcia w tej dziedzinie w kraju i za granicą. Stale rozszerza swą wiedzę, zarówno gdy chodzi o meteorologię warstwy przyziemnej jak i zagadnienia technologiczne.

Warszawiak, jak to się mawia — z krwi i kości. Z pracami ręcznymi, czyli z umiejętnością obchodzenia się z podstawowymi narzędziami i tworzywem, stykał się od najmłodszych lat swego życia. Ojciec jego pracował w dwudziestoleciu międzywojennym w Państwowym Instytucie Robót Ręcznych. A kto zna prace tej zasłużonej placówki, wie, że miała ona osiągnięcia na światową skalę. W PIR zajmowano się także modelarstwem lotniczym, widząc w tym zajęciu ogromne wartości dydaktyczne, techniczne i inne. **Antoni Sulisz** wyrastał zatem w atmosferze poszanowania pracy i radości tworzenia. Ale modeli jeszcze nie budował. Dopiero od roku 1946 zaczyna nieśmiałe próby budowy podobnych modeli, które pamiętał z lat dziecięcych. W świetlicy TPD na Kole w Warszawie stawia pierwsze kroki konstruktorskie. Może to za silnie powiedziane, ale faktem jest, że tutaj pod opieką wspaniałego pedagoga i instruktora zapoznaje się praktycznie z wykorzystaniem narzędzi i możliwościami tkwiącymi w przeróżnych materiałach. Swego pierwszego instruktora wspomina z rozrzewnieniem. Był nim **Władysław Żółtowski**, wychowawca zresztą wielu znanych później zawodników i modelarzy lotniczych.

Antoni Sulisz, kiedy pytam go właśnie o te pierwsze lata poprzedzające sukcesy, wyjaśnia wszystko jednym zdaniem: mój instruktor nauczył nas solidnej, rzetelnej roboty, dając zawsze przykład jak mamy postępować. Sam zresztą był świetnym modelarzem i wykonawcą. Prowadził modelarnie w TPD, a następnie był wykładowcą rysunku technicznego w jednej ze szkół warszawskich. I ta solidna, rzetelna robota przeszła na uczniów, stała się ich nawykiem nie tylko przy budowie modeli ale i życiu osobistym, w pracy zawodowej, w każdym działaniu. Jeśli pan instruktor **Żółtowski** przeczyta te słowa, może być naprawdę dumny ze swoich wychowanków, którzy z tak wielkim szacunkiem wspominają Jego wysiłek po przeszło ćwierćwieczu.

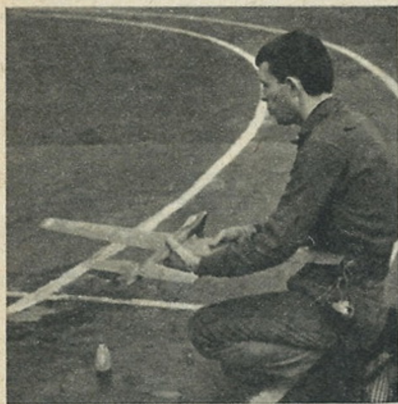
NASZ ANTEK

W roku 1949 **Sulisz** bierze udział w jednej z imprez modelarskich na Bielanach, tam, gdzie niegdyś miało być lotnisko sportowe, a dziś jest osiedle z wielopiętrowymi budynkami. Startuje z modelem szybowca szkolnego. Dużo buduje nowych, coraz to innych konstrukcji. Wspominając te czasy, mówi nawet o budowaniu na ilość, nie na jakość. A co zostało wykonane — musiało natychmiast przejść trudne próby w locie, które nie zawsze wychodziły na dobre niewinnym modelom. Oczywiście, wszystkie te próby miały być wstępem do popisu na zawodach. Ale gdy przychodziła impreza, zazwyczaj brakowało dobrego modelu. Tym niemniej jeździł uparcie na wszystkie imprezy, podpatrując, jak to dziś z humorem wspomina, dobre loty i dobre modele mistrzów.

Do pierwszych poważniejszych swych występów sportowych zalicza pan Antoni zawody w roku 1958. Po raz pierwszy wówczas został mistrzem Polski w kategorii modeli szybowców. Od tamtego czasu nie opuścił ani jednej imprezy ogólnopolskiej, ani jednych mistrzostw, zajmując zawsze czołowe miejsca. I prawie zawsze w tej jednej ulubionej konkurencji — modeli szybowców.

Ale po pewnym czasie zainteresował się wyścigiem zespołowym, konkretnie modelami na uwięzi. Wspólnie z **Janem Rosińskim** utworzyli wkrótce zespół prawie nie do pokonania. Nawet tak wspaniały zespół zawodników jak **Tomaszewski — Żmidziński** z Katowic musiał ustąpić warszawskim modelarzom. Co prawda, droga do sukcesów nie była łatwa, a próby nieraz kończyły się niepowodzeniem. Uparcie trenowali, aż osiągnęli dosłownie zaplanowane zwycięstwo. Dodać trzeba, że Rosiński jest specjalistą silnikowcem. Zaczęli od modelu z silnikiem wyposażonym w zapłon żarowy, ale wkrótce okazało się, że rozruch gorącego silnika nie jest łatwy, a poza tym silnik zużywa znacznie więcej paliwa, niż samozapłonowy. Szybko zatem zrezygnowali z pierwotnych założeń, opierając konstrukcję na silniku z CSRS wytwórni MVVS wersji TR, a więc specjalnie przystosowanej do wyścigu. O tym jak słuszne były założenia i doskonałe modele zespołu **Sulisz — Rosiński**, świadczy szereg tytułów mistrzowskich zdobytych w ostatnich latach.

Oprócz szybowców i modeli na uwięzi, interesował się Sulisz również modelami wodnosamolotów z napędem mechanicznym. Ale krótki był okres tych zainteresowań, mimo odnoszonych sukcesów zarówno w kraju jak i za granicą — w Jugosławii na znanych, ale, niestety, już nie odwiedzanych przez nas zawodach Hydro-Jugo-Cup w Splicie. Zresztą i impreza sama chyba się już sprzykrzyła organizatorom, bo coś brak wieści od kolegów z Jugosławii.



Od zawołanego szybownika, jakim jest bezwzględnie Sulisz, usłyszałem sporo cennych uwag na temat wyścigu modeli na uwięzi. Otóż uważa On, że wyścig jest przedsięwzięciem niezwykle trudnym, skomplikowanym pod względem zarówno konstrukcji modelu jak i organizacji lotów. Model musi być specjalnie przygotowany do każdego startu, podobnie jak to się czyni przed startem motocykla czy samochodu na wyścigu. Wszystko zostaje wielokrotnie sprawdzone i wypróbowane do ostatniego detalu. A para zawodników musi nieomal do ułamka sekundy zgrać wszystkie czynności, umieć porozumiewać się gestem, mimiką — bo o rozmowie podczas startu w wyścigu właściwie mowy być nie może. Szczególnej uwagi wymaga silnik, dobrze sprawdzony, dotarty, dający możliwość osiągnięcia najwyższej mocy, akurat w tym starcie, w tym wyścigu. Przygotowaniem do wyścigu są wspólne treningi. Długie, nieraz męczące, wymagające ogromnego napięcia mięśni — i nerwów. Pilot i mechanik. Dwóch ludzi, ale jedna myśl — jedno działanie. Aby ono naprawdę było zgrane, przemyślane do ostatka, potrzebny jest uporczywy, ciągły trening. Przypomina on niekiedy trening... kosmonautów. Czynności trzeba znać na pamięć, bez widoczności, nieomal po omacku trafiać do właściwego pokrętła, zbiornika paliwa, do danego podzespołu, a nawet do miejsca z góry przewidzianego, gdzie model wyląduje, gdzie silnik zgaśnie i gdzie mechanik napełni zbiornik paliwem. Jest to praca wykonywana bez pomyłki. Wystarczy jeden tylko błędny ruch ręki, a dobry wynik zostaje bardzo daleko za nami.

Z Aeroklubem Warszawskim związany od co najmniej 25 lat. Pamiętamy te czasy, kiedy niezwykły ruch w małym lotnictwie, w kołach lotniczych, robiła pani Danuta Osińska. Obecna wszędzie, gdzie tylko coś się działo, na każdym kursie i imprezie. Niezwykle czynna, jako instruktor modelarstwa i organizator działalności lotniczo-modelarskiej, nie tylko w stolicy, ale w całym ogromnym przecież województwie warszawskim. Umiała współpracować z prasą. Jakże często na swym motocyklu, jakiejś chyba starej WFM-ce, pędziła do naszej redakcji z ciekawą informacją, z wynikami zawodów. Ile interesujących modelarni pokazała nam w terenie, na wsi i małych miasteczkach. Na imprezach centralnych pełniła zawsze funkcje szefa ekipy, trzymając, jak to się mawia, żelazną ręką wszystkich podopiecznych i nie pozwalając na najmniejsze uchybienia przepisów sportowych. Łza się kręci, kiedy wspominamy panią Danusię. Dziś, niestety, nikt nie potrafi Jej naśladować.

Sulisz od co najmniej 15 lat włączył się także do prac prowadzonych przez Sekcję Modelarską AW, konkretnie jako członek Zarządu. Od 6 lat nieprzerwanie udziela się w Zarządzie Sekcji. Kiedy pytam czy czuje się w pełni wychowankiem AW, potwierdza ten fakt z widocznym zadowoleniem. Naturalnie, że jest wychowankiem Aeroklubu Warszawskiego. Korzystał i korzysta z wszelkiej pomocy, jaką tylko może mu zapewnić nasza organizacja sportu lotniczego.

Szybko się usamodzielnił, jeśli chodzi o konstrukcje modeli. Korzystał co prawda z konsultacji instruktorów, ale szukał i wybierał własne ścieżki. Trzeba przyznać, że zawsze najlepsze. Wspomina, może trochę grzecznościowo, a może naprawdę, mój pierwszy podręcznik modelarski z 1950 roku, z którego — jak mówi — sporo się dowiedział. A więc i niżej podpisany miał chwilkę radości, że „też się przyczynił".

Sulisz z wykształcenia jest technikiem lotniczym. Pracował przez pewien okres czasu w WSK-PZL Okęcie na traserni przestrzennej, później na wydziale montażu. Było to w okresie, kiedy uruchamiano produkcję samolotu Jak-12, późniejszego „Gawrona", dziś już nie budowanego. Po 3 latach pracy w zakładach lotniczych przeszedł do pracy w ośrodku modelarskim na Gocławiu, sądząc, że będzie mógł budować swą przyszłość w wyspecjalizowanym ośrodku. Ale i tu wytrwał tylko kilka lat, przechodząc następnie do przemysłu maszyn budowlanych. Zaczął pracę w Zjednoczeniu Maszyn Budowlanych w dziale technicznym i w przemyśle tym pracuje do chwili obecnej. Jest zatem pracownikiem BUMAR-u, w biurze projektowym, w dziale rozwoju. Z pracy jest zadowolony. Nie ukrywa jednak, że w przemyśle lotniczym zdobył kwalifikacje, które ułatwiają mu pracę i pokonywanie trudności w rozwiązywaniu najtrudniejszych zagadnień.

Przypominam w tym miejscu o modelu samolotu M-15. To przecież u modelarzy warszawskich, z Antonim Suliszem na czele, CAGI moskiewskie zamówiło model do badań tunelowych. Pracę tę wspomina również z niekłamanym zadowoleniem i dumą. No, bo przecież chodziło o niezwykły model w odpowiedniej podziałce i tak dokładnej tolerancji wykonania, że nie było to zadanie łatwe, ani wykonalne przez kogoś, kto nie znał techniki lotniczej. Model został wykonany w rekordowo krótkim terminie, ku zadowoleniu specjalistów z naszego Instytutu Lotnictwa jak i CAGI w Moskwie. Kiedy słyszę o sukcesach naszego samolotu M-15 „Belfegor" — mówi Sulisz — cieszę się ogromnie, że jakąś cząstką pracy przyczyniliśmy się wraz z kolegami modelarzami z Warszawy do powstania tego interesującego samolotu i jak dotąd jedynego w swoim rodzaju na świecie. Był w Moskwie, w znanym na świecie CAGI, zapoznał się tam z warunkami wykonania modelu, no i do dziś ma poczucie dobrze wykonanej i chyba niepowtarzalnej roboty.

Ile też mógł modeli zbudować konstruktor tej klasy co Antoni Sulisz! Wspomina liczbę około 50 sztuk. Ale zastrzega się, że w ostatnim 10-leciu wykonał około 10 modeli, rezygnując z ciągłego poszukiwania nowych wzorów, a raczej ulepszając, rozwijając pewien określony typ modelu szybowca. Nigdy nie startuje z nową, nie wypróbowaną konstrukcją. Zupełnie mu nie przeszkadza dobry wypróbowany model, nawet kilkuletni. Tym bardziej, że stosuje takie metody konstrukcji i technologii, które wytrzymują przysłowiowy „ząb czasu". Twierdzi, że nową konstrukcję powoli przystosowuje do imprezy. Proces taki trwa nawet dwa albo i trzy lata.

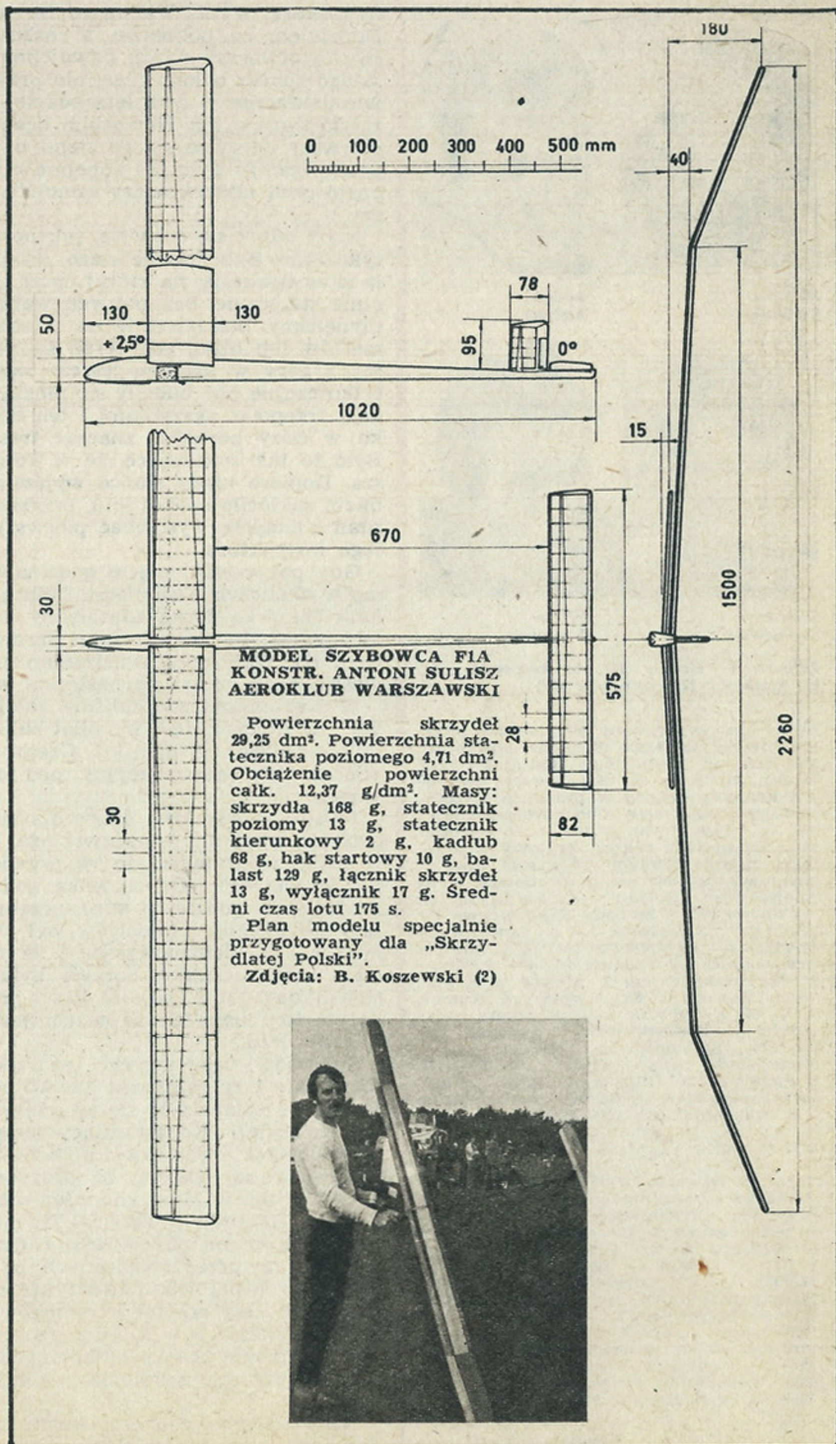
A sukcesy sportowe? Usiłujemy na podstawie książki lotów, bardzo ważnego dokumentu jakim jest licencja zawodnika, odtworzyć najważniejsze bodaj zwycięstwa:

W 1958 roku, jak już wspomniałem, zostaje mistrzem Polski w szybowcach A-2, w roku 1959 uzyskuje tytuł wicemistrza, w 1960 również ma tytuł wicemistrza. W 1962 roku w Sosnowcu po raz pierwszy w wyścigu zespołowym zdobywa tytuł mistrzowski. W roku 1963 powtarza sukces w wyścigu zespołowym, osiągając dodatkowo tytuł wicemistrza w kategorii wodnosamolotów i w tymże samym roku zostaje wicemistrzem Polski w kategorii szybowców. Trzy wielkie sukcesy w jednym tylko roku! W 1964 roku zdobywa dwa tytuły mistrzowskie: w wodnosamolotach i szybowcach. W r. 1965 znów zostaje mistrzem Polski w wyścigu zespołowym i w kategorii szybowców. W r. 1966 — mistrzostwo Polski w wyścigu zespołowym. W r. 1967 wicemistrzostwo Polski w wyścigu zespołowym. W r. 1968 — dwukrotnie staje na podium zwycięzców: w wyścigu zespołowym i szybowcach. W roku 1969 — mistrzostwo Polski w wyścigu zespołowym. W r. 1970 — wicemistrz Polski w kat. szybowców. W r. 1971 również zdobywa tytuł wicemistrza w kat. szybowców. W r. 1972 wicemistrzostwo w wyścigu zespołowym w kat. wodnosamolotów 3 miejsce, a w kat. szybowców 4 miejsce. W r. 1973 — wicemistrzostwo w kat. szybowców. W r. 1974 — mistrzostwo w wyścigu zespołowym (z Pawłem Włodarczykiem) i czołowe lokaty na mistrzostwach szybowców A-2. W następnych latach zawsze w pierwszej piątce, a w roku 1977 uzyskuje czwarte miejsce, również w kategorii szybowców.

Oprócz imprez krajowych uczestniczył Antoni Sulisz w licznych imprezach zagranicznych. Oto kilka najważniejszych. W roku 1958 na zawodach państw socjalistycznych zajął drugie miejsce, tuż za sławnym Jurijem Sokołowem — naturalnie w kategorii szybowców. W 1959 w Jugosławii zajął 14 miejsce. W 1961 roku w Leutkirch (RFN) na mistrzostwach świata prześladował go pech. W 1962 r. w Kijowie zajął 25 miejsce. W Splicie w kat. wodnosamolotów — wicemistrzostwo, później na imprezie międzynarodowej w Sosnowcu 9 miejsce w wyścigu zespołowym. W 1966 r. w Leningradzie drugie miejsce w wyścigu zespołowym. Wynik niezwykły, szczególnie dla zawodników radzieckich, którzy nie bardzo dowierzali własnej konstrukcji, wówczas nowej, silnika „Rytm", a tu Polacy przywieźli silnik radziecki i na tym pogardzanym „Rytmie" mieli zdecydowane sukcesy. W tymże roku w Swinderby w Anglii zajął 17 miejsce w wyścigu zespołowym, następnie w CSRS w 1967 r. na mistrzostwach świata zajął 12 miejsce w kat. szybowców. W Sofii na zawodach państw socjalistycznych zajmuje pierwsze miejsce w wyścigu zespołowym. W Wiener Neustadt w Austrii na mistrzostwach świata w kat. szybowców zajmuje 43 miejsce.

W latach 1968—1971 kilkakrotnie wyjeżdża do Wilna na towarzyskie zawody między bratnimi aeroklubami. W 1970 r. w Lesznie na zawodach międzynarodowych zajmuje 5 miejsce w kat. szybowców. Na mistrzostwach NRD w r. 1972 zajmuje 6 miejsce również w kat. szybowców. W Erfurcie w roku ubiegłym na mistrzostwach krajów socjalistycznych zajął 6 miejsce, a w CSRS, gdzie startowało ponad 100 zawodników, zajął 24 miejsce, ale ze stratą tylko 12 sekund!

Przypuszczam, że przedstawiona wyżej „próbka" osiągnięć naszego Antka z AW wystarczy. Kiedy pytam o zamiary na przyszłość, dowiaduję się, że porzuca wyścig, pozostając wierny szybowcom. **P. E.**



MODEL SZYBOWCA F1A
KONSTR. ANTONI SULISZ
AEROKLUB WARSZAWSKI

Powierzchnia skrzydeł 29,25 dm². Powierzchnia statecznika poziomego 4,71 dm². Obciążenie powierzchni całk. 12,37 g/dm². Masy: skrzydła 168 g, statecznik poziomy 13 g, statecznik kierunkowy 2 g, kadłub 68 g, hak startowy 10 g, balast 129 g, łącznik skrzydeł 13 g, wyłącznik 17 g. Średni czas lotu 175 s.

Plan modelu specjalnie przygotowany dla „Skrzydlatej Polski".

Zdjęcia: B. Koszewski (2)





Róża Sokołowska — Maria Puchar



Władysław Niestoj — Jerzy Kosiński



Mirosław Królikowski — Andrzej Kmiotek



Andrzej Kanigowski — Wiktor Sznurowski

Zdjęcia: P. Elsztein (1), B. Koszewski (19), H. Kucharski (2), archiwum (17).

nowił krajowy rekord w przelocie prędkościowym na trasie docelowo-powrotnej 300 km na szybowcu „Jantar-1" (91,7 km/h). **25.VI.** — S. Szachewicz ustanowił krajowy rekord w przelocie prędkościowym po trasie docelowo-powrotnej 500 km (79,9 km/h). **26.VI.** — H. Rynkiewicz ustanowiła rekord krajowy w przelocie prędkościowym po trasie docelowo-powrotnej 300 km na szybowcu dwumiejscowym „Bocian" (68,2 km/h). **10.VII.** — Warszawskie Zawody Szybowcowe (12 pilotów). Zwyciężył W. Sznurowski. **10.VIII.** — Utworzono sekcję lotniową; przewodniczący Tadeusz Idziak. **29.VIII.**— P. Majewska zajęła 2 miejsce w Krajowych Zawodach Szybowcowych Kobiet. **5.IX.** — Z. Dudzik i J. Kuśnierz zwyciężyli w Rzeszowskich Krajowych Zawodach Samolotowych. **31.XII.** — P. Szczepański zajął 2 miejsce w CZSzyb. o memoriał R. Bitnera. W 1976 r. modelarze zdobyli 6 tytułów mistrzowskich i 6 wicemistrzowskich Polski.

1977

13.II. — Otwarto wystawę lotniczą poświęconą Aeroklubowi Warszawskiemu przy ul. Broniewskiego 71. **1.IV.** — Zmarł Kazimierz Chorzewski, b. prezes stołecznego Klubu Seniorów Lotnictwa. **1.VII.** — Babice — nowe lotnisko AW. **21.VIII.** — P. Majewska zwyciężyła w Międzynarodowych Kobiecych Zawodach Szybowcowych (RFN). **31.VIII.** — Maria Srokowska zajęła 3 miejsce w Szybowcowych Mistrzostwach Polski Kobiet. **19.X.** — Jubileuszowe spotkanie członków Aeroklubu Warszawskiego z okazji 50-lecia stołecznego aeroklubu.

Opracował:
TADEUSZ MALINOWSKI

Z KOSZA BALONU

JANUSZ KRASICKI

Kierowca warszawskiej taksówki, obudzony w środku nocy na postoju żądaniem jazdy na Szczęśliwice, dłuższą chwilę spoglądał na mnie nieprzytomnie, nim zrozumiał o co chodzi i w którą stronę jechać należy. I zapewne nie był w pełni przekonany, że sprawa jest zupełnie czysta, gdy kazałem się wysadzić w szczerym polu ulicy Grójeckiej — daleko za ostatnimi w owym czasie osiedlami — i zdematerializowałem się w ciemnościach na wąskiej ścieżynie. Ścieżka prowadziła na teren zaczątków dzisiejszego parku, skąd dochodził coraz głośniejszy szum świadczący o tym, że napełnianie balonów gazem już trwa.

Nie pamiętam dziś, na który to z moich lotów tak haniebnie się spóźniłem, ale wiem, że gryzło mnie wtedy sumienie, bo dobre obyczaje panujące w rodzinie balonowej nakazywały udział w całości żmudnych przygotowań do startu, a ja najzwyczajniej w świecie zaspałem, przyłożywszy się wieczorem „na chwilkę", by przed północą zdążyć na szczęśliwicką górkę.

Szczęśliwice zapisały się we wdzięcznej pamięci warszawskich — i nie tylko warszawskich — baloniarzy jako miejsce startu do wielu lotów szkolnych, treningowych i zawodniczych.

Stąd startował w latach 1960 i 1961 po zwycięstwo w I i II Krajowych Zawodach Balonowych o nagrodę im. płka F. Hynka inż. Sławomir Makaruk z Janem Gawęckim, stąd wykonał swój setny lot inż. Zbigniew Burzyński.

Gdy w pamiętną niedzielę 26 maja 1957 roku asystowałem na lotnisku Gocław przy napełnianiu „Syreny", która, z inż. Walentym Nowackim i Zdzisławem Dudzikiem na pokładzie, a raczej w koszu, miała za chwilę otworzyć nową, powojenną kartę dziejów polskiego sportu balonowego, nie przypuszczałem, że prawie dokładnie w dwa lata później, bo 24 maja 1959 r., z tym samym inż. Nowackim będę miał okazję po raz pierwszy oderwać się od ziemi na statku lżejszym od powietrza. To było coś zupełnie niepowtarzalnego, coś, czego pilot szybowca czy samolotu nigdy nie doświadczy.

Start odbył się o świcie, jak normalnie wtedy praktykowano. Było jeszcze szaro, nisko nad ziemią zalegała silna inwersja, na której nasza „Syrena" sunęła idealnie statecznie, bez żadnych wahań pionowych. I tak płynęliśmy bezszelestnie na wysokości kilkudziesięciu metrów lub niżej, gdy teren się podnosił i zaglądaliśmy z góry w uśpione jeszcze zagrody. Gdzieniegdzie tylko czujne psy budziły się płosząc kury, które zaczynały trzepotać skrzydłami i ten trzepot niósł się daleko w ciszy poranka, znacząc trasę naszego przelotu. Było to tak urzekające, że w koszu panowała też cisza. Dopiero kiedy słońce wyjrzało i ciepło jego promieni zakłóciło spokój lotu, przyszedł czas na wymianę zdań i mogłem wysłuchać pierwszych wskazówek mojego instruktora.

Gdy po przeszło pięciu godzinach lotu wylądowaliśmy w okolicach Kazimierza Dolnego i po zwinięciu balonu chłopską furką zdążaliśmy do tego zabytkowego miasteczka, by znaleźć jakiś środek lokomocji na powrót do Warszawy, wiedziałem już, że z niecierpliwością będę czekał na następne loty.

W Kazimierzu spotkaliśmy załogę balonu „Warszawa", na którym pierwszy pilot balonowy wyszkolony w Polsce po wojnie, mgr inż. Czesław Mosica, zakończył właśnie lot egzaminacyjny pod okiem inż. Burzyńskiego.

Tłuste to były lata, dobre dla sportu balonowego w ogóle, a także dla warszawskiego. Bo to i dwa balony w sekcji i ograniczeń lotów prawie nie było... Leciało się „w Polskę" ładnych kilka godzin (mój najdłuższy lot trwał 10 godzin 03 min), przebyte odległości wyrażały się setkami kilometrów, był więc czas na przyziemienia i międzylądowania, a że w koszu zawsze leciało kilku uczniów, korzyść była ogromna i latanie stosunkowo tanie, jako że koszt przygotowania balonu do startu i napełnienia gazem jest stały bez względu na czas lotu.

Sukcesów sportowych też zebrało się niemało. Wszystkie trzy rozegrane po wojnie Krajowe Zawody Balonowe zakończyły się zwycięstwem pilotów sekcji warszawskiej. Kontynuując wspaniałe tradycje lat trzydziestych, warszawiacy wykonywali z powodzeniem loty za granicą, że przypomnę I miejsce inż. S. Makaruka w Międzynarodowych Zawodach Balonowych w Holandii w 1961 r. i III miejsce na podobnych zawodach w rok później inż. J. Gawęckiego.

Starty w przeprowadzanych od 1959 r. Zawodach Balonowych o Puchar Międzynarodowych Targów Poznańskich, loty szkolne i treningowe wykonywane przy różnych okazjach w kilku innych miastach, pozwalały na utrzymanie nowo wyszkolonych pilotów w treningu i na rozpoczęcie szkolenia z kolejną grupą kandydatów.

Dzięki ogromnemu osobistemu zaangażowaniu wielu dawnych specjalistów balonowych, takich jak wspomniani inż. inż. Burzyński i Nowacki, prof. Fraciszek Janik, Czesław Nowacki, Wacław Maciejewski, dzięki entuzjazmowi młodych adeptów tego sportu oraz pomocy kierownictwa Aeroklubu Warszawskiego, które traktowało sekcję balonową jako pełnoprawną na równi z innymi — sekcja ta miała do 1962 r. pełne podstawy dalszego rozwoju. Niemała w tym zasługa Zarządu Głównego Aeroklubu PRL i przychylnej dla sportu balonowego atmosfery, co wyrażało się m.in. istnieniem w Biurze ZG specjalnej komórki balonowej, kierowanej początkowo przez płka Franciszka Hynka, a po jego tragicznej śmierci w 1958 r. przez panią Antoninę Burzyńską.

Przyszły jednak lata chude. Działalność sekcji warszawskiej uległa ograniczeniu z przyczyn od niej niezależnych. Przez jakiś czas członkowie sekcji usiłowali wykonywać loty poza stolicą, korzystając m.in. z uprzejmości sekcji balonowych Aeroklubu Poznańskiego i Śląskiego, latano także w Tarnowie i innych miejscach. Gdy już i sprzętu nie stało, a polskiemu baloniarstwu odmówiono prawa do jakichkolwiek centralnych dotacji, sekcja praktycznie przestała istnieć i jej cenny dorobek został zaprzepaszczony.

Ponieważ jednak do trzech razy sztuka, może uda się jeszcze raz reaktywować sport balonowy w Warszawie, wskrzeszając sekcję lub klub wyposażony bądź to w klasyczne balony napleniane gazem, bądź też w zdobywające świat balony na ogrzane powietrze.

A jeszcze lepiej — w jedne i drugie.





Na zdjęciach: Załoga balonu „Warszawa" — Andrzej Pomirski, Janusz Krasicki (autor artykułu) i Stanisław Mosica, na chwilę przed startem do I Krajowych Zawodów Balonowych (Warszawa—Szczęśliwice, 1960). Na zdjęciu następnym — pierwszy po wojnie start balonu w Polsce — balon „Syrena" z W. Nowackim i Z. Dudzikiem w koszu po starcie z Gocławia (1957).

Zdjęcie B. Koszewski

nasze trasy

W SERCU POLSKI

Warszawa — serce Polski, tak często się mówi. Nie ma w tym wcale patosu, tylko — prawda, tak pod względem merytorycznym jak i uczuciowym. Wśród mnogości urzędów, ministerstw, instytutów, uczelni i szkół rozmaitego typu są i te, w których uczą się i kształcą młodzi ludzie na pracowników lotnictwa. Szkoły te, jak zresztą chyba wszystkie inne warszawskie szkoły, mają — mówiąc nawiasem — coś w sobie osobliwego, dziwnego. Ich absolwenci jak nigdzie indziej przywiązują się do nich, kochają je, długo o nich pamiętają po wyjściu z ich murów.

Wypada powiedzieć parę zdań o warszawskich szkołach, kształcących lotniczych specjalistów, ale — tak jakoś inaczej. Spróbujmy... popatrzeć na nie z lotu ptaka.

Zaczniemy — od śródmieścia. Przy Placu Jedności Robotniczej, do którego gwiaździście zbiegają się ulice: Noakowskiego, Lwowska, Śniadeckich, Nowowiejska, Polna — wznosi swój piękny stylowy fronton główny gmach Politechniki Warszawskiej. Tereny zajęte przez Politechnikę, a mieszczące również Wydział Mechaniczny Energetyki i Lotnictwa, to w widoku z góry ogromny, ostro zakończony klin, zaczynający się od Alei Niepodległości. Jego podstawę — stanowi ulica Nowowiejska. Ostrze klina, wybiegające od Koszykowej, kończy się właśnie na Placu Jedności Robotniczej. Brzeszczot — to ulica Noakowskiego.

Ze śródmieścia — weźmy kurs na południowy zachód, w kierunku Okęcia. Tu, przy Alei Krakowskiej 110/114, mieści się Zespół Szkół Technicznych Centrum Naukowo-Produkcyjnego Samolotów Lekkich „PZL-Warszawa".

Nie ma co wyliczać: szkoły te kształcą młodą kadrę techniczną, tak potrzebną szybko rozrastającemu się przemysłowi lotniczemu i naszej komunikacji powietrznej. Tu, obok startujących i lądujących samolotów komunikacyjnych, tu gdzie budują „Wilgi" i „Kruki", stawiają swe pierwsze kroki przyszli mechanicy lotniczy.

Zróbmy teraz skok na północ. Oto widzimy ulicę Szczęśliwicką. Pod numerem 56 mieści się tam Technikum Kolejowe Ministerstwa Komunikacji. Choć nazwa nic lotniczego nie zdradza — przed nami trudno się ukryć: w tym technikum chłopcy uczą się również eksploatacji i obsługi samolotów, osprzętu lotniczego i urządzeń pokładowych.

Kierujemy się na północny wschód. Mijamy Wisłę, Jezioro Kamionkowskie i wzdłuż Mińskiej — lecimy do ulicy Chodakowskiej. Tu, pod numerem 50, mieści się Zasadnicza Szkoła Zawodowa przy Lokomotywowni Warszawa Wschodnia. Nasze pokładowe detektory wykryły, że uczą się tu młodzi zapaleńcy na mechaników płatowcowych i silnikowych. Lotniczych, oczywiście. Ich nauka pozostaje pod ścisłym nadzorem i opieką Wydziału Szkolenia LOTU.

Cóż, zanim nam zabraknie paliwa, polecimy jeszcze raz nad Wisłą, w kierunku ulicy Ogrodowej. Widzimy dom opatrzony numerem 15. To siedziba Państwowego Studium Stenotypii i Języków Obcych. Czego tu uczą — pilni Czytelnicy „Skrzydlatej Polski" z pewnością dowiedzieli się z numeru poprzedniego.

Jeszcze skok do Wojskowej Akademii Technicznej, jeszcze do Akademii Sztabu Generalnego (tak, one są też w stolicy) — i kończymy nasz lot. Trochę, hm, bajkowy, fantastyczny, ale lotnicy lubią i mają fantazję. (z)

DOKOŃCZENIE ZE STR. 19

rwano loty ze względu na nasilający się wiatr. Nie wiem dlaczego nie słyszeliśmy informacji kierowanych do nas.

O tym, że Tadeuszowi Zielińskiemu zaproponowano objęcie funkcji prezesa Aeroklubu Warszawskiego, było wiadomo na parę tygodni przed Walnym Zebraniem. Kandydatura była akceptowana jednomyślnie. Niezwykle sympatyczny, spokojny pułkownik, sędzia sądu wojskowego w Warszawie był przedtem przewodniczącym Sekcji Samolotowej. Ale wiadomość z jaką zwrócili się do mnie koledzy z Sekcji Szybowcowej i Samolotowej, że zamierzają mnie zaproponować na stanowisko wiceprezesa, była dla mnie krępująca. W ustępującym Zarządzie nie było chyba jednomyślności, bo byli tacy, którzy mi... odradzali. Wreszcie w wyniku wyborów stało się. Już w kilka dni po Walnym Zgromadzeniu Tadeusz Zieliński zaproponował mi spotkanie przy kawie i powiedział: — Jeśli mamy pracować razem, to przede wszystkim — Ja jestem Tadeusz, a ty Bohdan, zgoda? — Zgoda! Przegadaliśmy cały wieczór o lotnictwie i lotnikach, antylotnictwie i antylotnikach i wydaje mi się, że rozstaliśmy się jak starzy znajomi, którzy uzgodnili kolejny etap swojej współpracy nad znaną od dawna tematyką. Do domu szliśmy pieszo. Tadeusz zaproponował: W Aeroklubie są trudne sprawy, zwłaszcza osobowe. Zostaw je wszystkie mnie, ale bądź uważny. Liczę, że weźmiesz się za stronę techniczną i wyszkoleniową, ja się na tym mało znam. A poza tym musimy wiele spraw załatwić razem, bo musi być ciągłość w razie potrzeby.

Tadeusz nie znosił zebrań. Nie lubił prowadzenia ich, wolał możliwie dużo uzgodnić i załatwić w trybie codziennych kontaktów. Nie słyszałem, żeby kiedykolwiek podniósł głos i nawet wyzwolone przekleństwo wypowiadał miękkim, jakby przepraszającym tonem. Widywaliśmy się dwa, trzy razy w tygodniu. Jeździliśmy razem do władz miejskich, dyrekcji zakładów pracy, do sąsiednich aeroklubów, do jednostek wojskowych.

Na IX Zjeździe APRL Tadeusz został wybrany do Prezydium Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Po przyjęciu gratulacji powiedział mi, że otrzymał zadanie dotyczące komisji specjalnościowych Zarządu i chce ze mną na ten temat porozmawiać. Spotkaliśmy się nazajutrz i około trzech godzin dyskutowaliśmy nad rolą i zadaniami komisji specjalnościowych. Najdłużej i najwnikliwiej wypytywał mnie o Komisję Szybowcową. Chodziło mu już nie tylko o zadania i uprawnienia, ale i o skład, o przewodniczącego. Przedstawiłem swoje, trochę nieuporządkowane myśli, wymieniłem sporo nazwisk, w tym chyba pięciu kandydatów na przewodniczącego.

W kilka dni później Tadeusz zadzwonił do mnie i powiedział, że uzyskał akceptacje Prezydium ZG APRL dla mojej kandydatury na przewodniczącego Komisji Szybowcowej i że jego zdaniem, nie zrobię mu świństwa odmową. Nie myślałem o tym, że mogę zasiąść wśród luminarzy naszej czołowej dyscypliny sportu lotniczego, a tym bardziej, żeby przewodniczyć — więc odmówiłem. Ale to nie było przeszkodą dla Tadeusza. Po zebraniu Zarządu Głównego APRL zaprosił mnie do siebie i przy kieliszku koniaku pogratulował wyboru na... przewodniczącego Komisji Szybowcowej. A minę miał przy tym tak obojętnie łobuzerską, że musiał odnieść przy okazji jakiś swój sukces osobisty. Klamka właściwie zapadła. W ten sposób przez cztery lata starałem się jak najmniej przeszkadzać znawcom sztuki szybowcowej, mając tę satysfakcję, obok niewątpliwego zaszczytu wynikłego z nadanej godności, że znalazłem się w gronie ludzi dla których szybownictwo jest chlebem i narkotykiem i sportem prawdziwym, pisanym prze największe S, wśród chmur nie zawsze sprzyjających ale zdobnych medalami.

Prezentacja kandydata na nowego kierownika Aeroklubu Warszawskiego odbyła się w gabinecie Prezesa Zarządu Głównego APRL. Reprezentowałem wówczas Aeroklub Warszawski po przejęciu obowiązków prezesa AW od Tadeusza Zielińskiego, którego oddelegowano służbowo poza Warszawę. — „Podpułkownik Józef Grochowski melduje się". Nastąpiła seria spotkań i rozmów zakończona ostatecznie przeniesieniem Józefa Grochowskiego z Biura ZG APRL na stanowisko kierownika w Aeroklubie Warszawskim.

Sytuacja finansowa aeroklubu była nie do pozazdroszczenia. Nieporządków też było sporo. Bardzo szybko „dotarliśmy się" z Józkiem. Każdy znał i przestrzegał swojego zakresu obowiązków. Józek szanował Zarząd AW, Zarząd — Józka. Wyniki dobrej współpracy nie kazały na siebie długo czekać. Okazało się nagle, że dochody własne aeroklubu mogą przekroczyć nie tylko milion złotych rocznie, ale i dwa. Motto Józka było proste, a jakże treściwe: — Ja się będę martwił, jak zapełnić zbiorniki, a wy jak z największym pożytkiem je opróżniać — mawiał na zebraniach Zarządu AW.

Niezwykle było pouczające podpatrywanie Józka w akcji. Zapraszani na lotnisko Gocław interesanci byli przyjmowani z honorami. Nieraz telefonował do mnie nagle z zawiadomieniem, że np. o jedenastej będzie dyrektor X, który ma interesujące nas potrzeby, i że obiecano mu przelot samolotem nad Warszawą z prezesem jako pilotem. — Samochód po Ciebie już wysłałem, „Wilga" zagrzana, a dyrektor w drodze! Rozmowy takie przeważnie kończyły się przyjęciem dorywczej usługi lotniczej, łączonej z jakimś zadaniem treningowym i kilkutysięcznym wpływem do kasy aeroklubu. Kiedy zaś dyrektorowi wystawał z kieszeni wąż, Józek z uśmiechem zadowolonego milionera stwierdzał, że od czasu słynnego wynalazku Fenicjan inne środki porozumienia się między ludzmi nabrały znaczenia drugorzędnego i że oczywiście może zdarzyć się tak, że ktoś wyjdzie z naszego aeroklubu nie załatwiony, ale nigdy nie niezadowolony.

I właśnie chyba ta umiejętność łamania trudności, bezpośredniości i czasem brutalna szczerość, która nie zawsze zjednuje przyjaźń, wzbudzały we mnie szacunek i podziw dla Józka.

Wiadomość o jego zawale serca nie powinna właściwie nikogo zaskoczyć. Przy takim zaangażowaniu i poświęceniu, po tylu latach bez urlopu, organizm zaczął domagać się remontu. Ale gdy tylko mógł podjąć większe wysiłki — zaraz rozpoczął działalność, choć przez telefon. Odwiedzałem Józka parę razy w szpitalu: — No, tym razem uciekłem grabarzowi spod łopaty — powiedział kiedyś — ale chyba nie wrócę do aeroklubu. Wrócił, bo też kiedyś za młodu połknął bakcyla lotniczego, który go przeżarł na wylot.

Na ostatnim spotkaniu noworocznym w Klubie Seniorów Lotnictwa grupa członków założycieli protoplasty Aeroklubu Warszawskiego obchodziła wraz z aeroklubem swoje pięćdziesięciolecie zaślubin z lotnictwem. W tej pięćdziesięcioletniej historii znalazło się aż 25 lat, z których pochodzi ta niezorganizowana mgiełka wspomnień i refleksji. O, melancholio! Czy to nie znaczy przypadkiem — jak pisał Boy — że pora mi zostać dziadkiem?

BOHDAN JANCELEWICZ

Rok założenia 1930

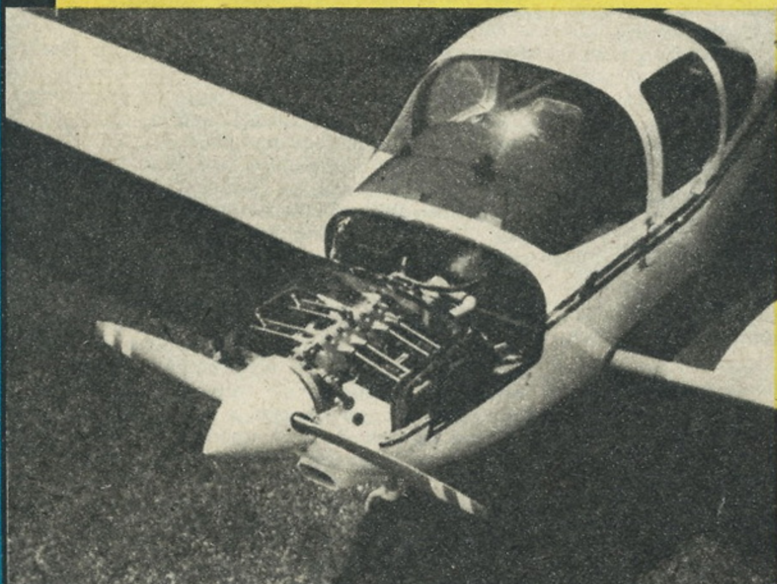
SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski**, kierownicy działów — **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Tadeusz Malinowski, Bogusław J. Witkowski**; redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska**. Stali współpracownicy — **Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.**
REDAKCJA: ul. Widok 8, 00-023 Warszawa; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOSCI, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

WARUNKI PRENUMERATY: prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — 260 zł, półrocznej 130 zł, kwartalnej — 65 zł. Instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa — Książka — Ruch", w miejscowościach zaś, których nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę** przyjmuje Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw RSW „Prasa — Książka — Ruch", ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji, organizacji i zakładów pracy. **Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne. Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 6.1.1978 r. S-9. Zam. 2528/12. INDEKS 37606.





DUŻE WYDŁUŻENIE

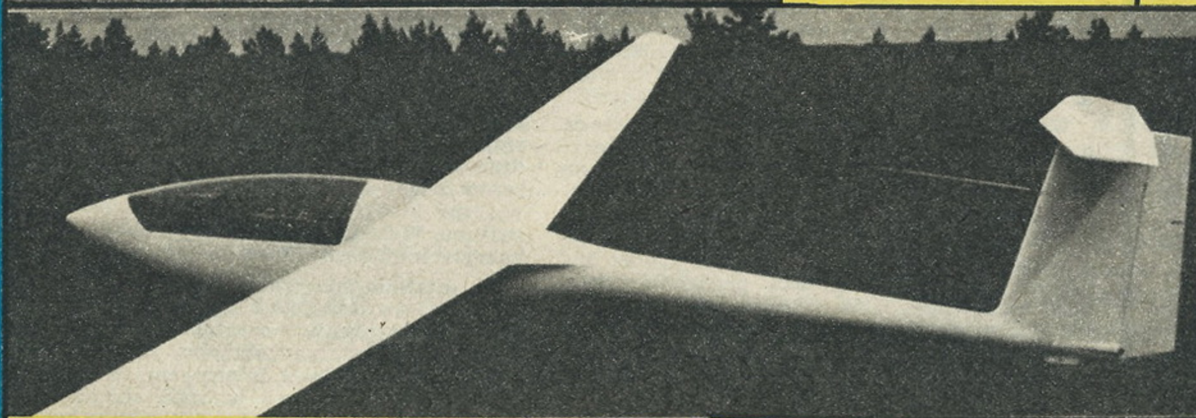
Nowy Piper PA-38 „Tomahawk", 2-miejscowy samolot sportowy i turystyczny, wyróżnia się płatem o dużym wydłużeniu i nowym profilem nadkrytycznym NASA GA (W). Uzyskano znaczne zmniejszenie oporu samolotu. Konstrukcja metalowa.

Silnik Lycoming o mocy 82 kW (112 KM). Rozpiętość – 10,36 m, długość – 7,04 m, masa własna – 483 kg, masa całkowita – 757 kg. Prędkość max. – 209 km/h, prędkość przelotowa (2 700 m) – 202 km/h, prędkość przeciągnięcia (z klapami) – 85 km/h, wznoszenie – 3,55 m/s, pułap – 3 917 m, zasięg (z rezerwą 45 min) – 745 km. Rozbieg – 288 m, dobieg – 196 m.



NAJMNIEJSZE LOTNISKO ŚWIATA

Kaskader lotniczy G. Thrasher popisywał się przed laty startami i lądowaniami samolotu Piper „Cub" na płycie umieszczonej nad samochodem osobowym. Ten cyrkowy numer z powietrznego rodeo nazywał się: najmniejsze lotnisko świata.



PIK 1978

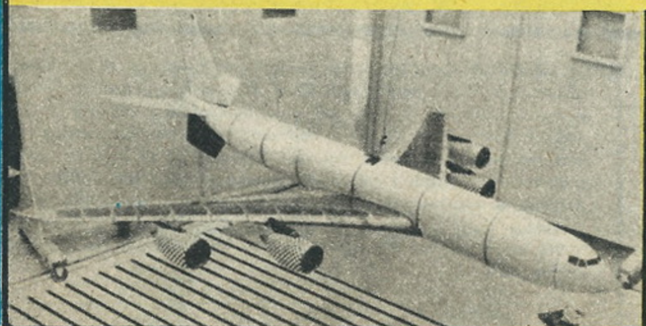
Fiński 1-miejscowy laminatowy szybowiec wyczynowy klasy 15-metrowej w nowej wersji PIK-20 D-78 ma bardzo małe jednostkowe obciążenie powierzchni nośnej – ok. 30 kg/m kw. (do 45 kg/m kw. z balastem wodnym) oraz płat uodporniony na skręcanie, co ma wyraźny wpływ na jego właściwości aerodynamiczne.

NOWA TECHNOLOGIA

Największym dotąd elementem samolotu wykonanym z wieloskładnikowych sztucznych tworzyw jest dolna powłoka płata pionowzlotu AV-8B „Harrier" o rozpiętości 8,53 m i powierzchni – 11,24 m kw. Jest ona wykonana z kompozytu grafitowo-epoksydowego, z wielu warstw grubości 0,254 mm. Połączenie obu powłok płata z żebrami ma nastąpić w marcu br. Nowy płat superkrytyczny będzie miał o 20 proc. mniejszą masę od jego dotychczasowego metalowego odpowiednika, co może dwukrotnie zwiększyć zasięg pionowzlotu AV-8B w porównaniu z obecnym AV-8A.

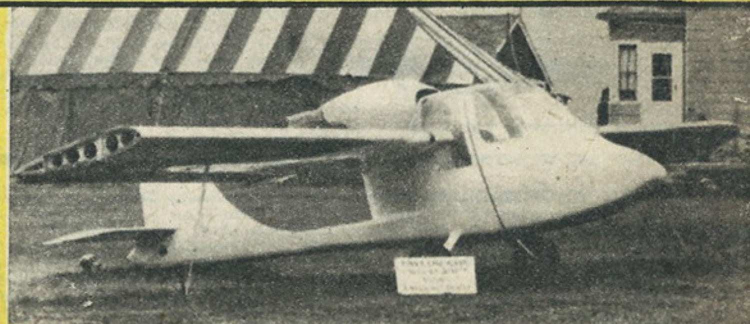
SAMOLOT I DRGANIA

Badania modelu samolotu B-707-CFM56 w podziałce 1:15 w tunelu małych prędkości. Tym razem chodzi o drgania samowzbudne. Model jest połączony przewodowo z laboratorium, gdzie są mierzone częstotliwości rezonansowe. Dolny (ciemny na zdjęciu) statecznik pionowy nie należy do struktury badanego typu samolotu.



SAMOLOT AMATORSKI

Na ostatnim zlocie konstruktorów-amatorów w Oshkosh w USA pokazany został m.in. samolot „Taylorbird" C. Taylora (konstruktora znanego i u nas samolotu Piper „Cub"), zbliżony układem i sylwetką do polskiego samolotu J. Janowskiego „Prząśniczka". Na zdjęciach widoczne są m.in. szczegóły samolotu: szczeliny zapewniające skuteczność lotek w locie z małą prędkością. Silnik o mocy 48,5 kW (65 KM). Przód kadłuba suwany przy wsiadaniu. Szczegółowy opis techniczny samolotu był zamieszczony w „SP" nr 21/1977.



Zdjęcia i rysunki: „Aviation Magazine", „Flight", „Aerokurier", „Flug Revue".